

STATO MAGGIORE AERONAUTICA

UFFICIO STORICO

ALBERTO BORGIOTTI - CESARE GORI

97° GRUPPO AUTONOMO
BOMBARDAMENTO A TUFFO
1940-1941

SICILIA - BALCANI - AFRICA SETTENTRIONALE

ROMA 1980

STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO

ALBERTO BORGIOTTI - CESARE GORI

97° GRUPPO AUTONOMO BOMBARDAMENTO A TUFFO 1940-1941

SICILIA - BALCANI - AFRICA SETTENTRIONALE



ROMA 1980

1980 Copyright by Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri
Casella Postale 7216 - 00100 Roma
PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA

PREFAZIONE

Col 97° Gruppo B.a T. la specialità del bombardamento a tuffo nella Regia Aeronautica rafforzò i suoi organici e ampliò le possibilità di azione.

Anche per gli uomini di questa seconda Unità (la prima era stata il 96° Gr.) fu inevitabile un'impiego iniziale antinave ben presto distolto dalle pressanti necessità della dura Campagna Balcanica. Nei lunghi mesi di schieramento presso la 4ª Squadra Aerea, gli aviatori del Comandante Larcher compirono numerose azioni, anche più volte al giorno su bersagli campali e, verso il termine della Campagna, anche su unità greche e iugoslave.

Poi la Libia col suo andirivieni del fronte ed il lungo assedio a Tobruch assorbì tutte le energie delle due Squadriglie per settimane e settimane.

Anche per questo Reparto dobbiamo ripetere che il suo comportamento fu sempre improntato a capacità professionali e spirito di sacrificio, pur nella consueta limitatezza di organico causata dalle scarse forniture germaniche di macchine ed armamenti.

Nella compilazione del testo si è sempre fatto riferimento ai risultati conseguiti anche nella visione dell'av-

venimento riportata dall'avversario, quando la cosa era possibile e documentabile. Particolare cura, come consueto, si è riservata alla parte iconografica.

GLI AUTORI

Per la fattiva e cortese collaborazione desideriamo ringraziare:

La famiglia Cenni.

S.E. Gen. S.A. Francesco Pricolo.

I Generali: Tullio De Prato, Marco Romanese, Egidio Comin. Guglielmo Specker.

I Comandanti: Laerte Crivellini, Marco Larcher, Giacomo Ragazzini, Domenico Sciaudone, Cesare Zanzazzo.

I Marescialli: Ennio Tarantola.

I signori: J. Richard Smith, Paolo Borelli, Carlo M. Bertoni, Rivetti Riccardo.

Gli Enti: Museo Caproni (Contessa Caproni-Armani), Ufficio Storico, Ufficio Documentazione e Propaganda A.M.I., Ministry of Defence, Naval Historical Branch, RAF Historical Branch.

97° GRUPPO AUTONOMO BOMBARDAMENTO A TUFFO

La disponibilità di altri Junkers Ju 87 e di piloti addestrati alla specialità, permise allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica la formazione di un secondo Gruppo di tuffatori, il 97° Gruppo Autonomo. È noto come i responsabili della Aeronautica Italiana avessero dovuto fare richiesta alla Luftwaffe, e conseguentemente alla Junkers, per ottenere un congruo numero di Ju 87 *Stuka*, dopo che il SIAI Savoia Marchetti S.M. 85, unico velivolo italiano della specialità, aveva dovuto essere ritira-

to dalla linea perché gravato da troppi difetti strutturali e di volo. D'altra parte la scelta cadde su un apparecchio assai noto ed al vertice della fama militare. Ottenuti due lotti di cinquanta esemplari nelle versioni B-2 e R-2, vennero allestiti un paio di corsi di addestramento accelerato a Graz presso la Stukaschule 2, quindi fu creato un Nucleo Addestramento anche in Italia, a Lonate Pozzolo. Il primo Gruppo dotato di Ju 87 fu il 96° che aveva radiato gli S.M. 85 nell'agosto 1940 ed era stato im-

Momenti dell'addestramento del 2° Corso in Austria. Al centro del gruppo il Ten. Cenni; sulla destra il S.Ten. Ragonese.





Piloti italiani a Graz-Thalerhof. Dietro, due Stuka con distintivi germanici.

piegato su Malta, contro naviglio britannico e nella Campagna Greco-albanese; successivamente venne formato il 97°. I piloti, gli specialisti ed il personale di manovra avevano avuto la necessaria istruzione a Graz ove si era registrata l'unica perdita nei due corsi svolti in Germania, quando lo Ju 87 pilotato dal Ten. Pieroni, avente come mitragliere il 1° Arm. Balpic, non si era ripreso da una picchiata d'esercizio. Il personale abilitato a Thalerhof, sede della Stukaschule 2, venne assegnato ai vari enti e reparti interessati al tiro a tuffo e fra questi, al nuovo 97° Gr. Aut. Questa Unità fu formata a Comiso (Sicilia) il 20 novembre 1940 per ordine della 3ª Divisione Aerea *Centauro* (prot. 01410/A del 26 novembre 1940) sulle Squadriglie 238ª del Cap. Sciaudone e la 239ª del Ten. Cenni; responsabile del Gruppo era il Ten. Col. Moscatelli. Interinalmente il Cap. Sciaudone comandava il Gruppo ed il Ten. Bertuzzi la 238ª Sq. Il personale del Reparto comprendeva tredici piloti, cento specialisti e settantaquattro uomini di governo: si prevedeva una dotazione di quattordici Ju 87 B-2 e R-2. Questo da un punto di vista burocratico, in effetti il 20 novembre si formava la 238ª Sq. che aveva come nucleo costitutivo la Sezione distaccata del 96° Gr. con nove *Stuka* (otto efficienti), sotto la responsabilità del Ten. Bertuzzi. Dal 20 al 25, la linea non mutò ed il 24 vennero eseguiti allenamenti di tiro a tuffo sul poligono di Ispica (Ragusa). Il 26 novembre si costituiva la 239ª Sq. con personale proveniente dal Nucleo Addestramento di Lonate Pozzolo ed aerei ritirati a Forlì. La dotazione, in tal modo, crebbe a tredici apparecchi. Il giorno successivo, altri tuffi ad Ispica mentre il Gruppo poté essere considerato impiegabile dalla 3ª Divisione Aerea. Era quanto meno opportuno

che il Canale di Sicilia potesse essere presidiato da un Gruppo su bombardieri a tuffo dopo che il 96° Gr. era stato inviato, da circa un mese, a Lecce per essere impiegato nella Campagna greca. Nel frattempo, inoltre, Malta aveva convenientemente rinforzato il suo apparato offensivo aereo e navale, assumendo un atteggiamento decisamente pericoloso dando le prime serie noie al traffico italiano verso la Libia. A complicare notevolmente le cose, nella nottata dell'11 novembre, la Fleet Air Arm (Aviazione della Marina britannica) affondava e danneggiava, a Taranto, varie unità italiane, tra le quali tre grandi corazzate, ponendo la Royal Navy in netto vantaggio strategico nell'intero Mediterraneo. E se a ciò si aggiunge la situazione nei Balcani che vedeva le divisioni italiane sulla difensiva o in ripiegamento di fronte alla controffensiva greca, si può ben immaginare come a tutte le Forze Armate italiane fosse chiesto uno sforzo duro e logorante. La presenza di un paio di Squadriglie di *Stuka* aumentava le possibilità per la R. Aeronautica di opporsi ai movimenti britannici predisposti proprio per sfruttare la inferiorità momentanea della Marina italiana. E l'occasione non si fece attendere: l'Amm. Cunningham usufruendo della sua superiorità organizzò un vasto movimento navale con naviglio scortato, sia nel Mediterraneo orientale che in quello occidentale. Era il piano *Excess* che causò un accanito intervento della Aeronautica della Sardegna e della Sicilia nel novembre '40. Da parte sua la R. Marina raccolse tutte le forze disponibili ed inviò una squadra con due corazzate, incrociatori ed altro naviglio verso il Mar di Sardegna per dare battaglia. Il breve contatto balistico che ne seguì prese il nome di Battaglia di Capo Teulada. Non fu certo un evento spettacolare e decisivo ma, ad onta dei danni patiti a Taranto, la Marina italiana aveva messo in linea un numero di unità forse insospettabile ai britannici. Alle forze italiane, inoltre, si dovevano aggiungere aliquote di bombardieri, caccia e tuffatori germanici appartenenti al X Fliegerkorps (X Corpo Aereo). Questi piloti altamente addestrati ed equipaggiati con macchine moderne, si gettarono sulle navi britanniche con la ferma determinazione di affondare una portaerei per dare, inoltre, una dimostrazione di coraggio e di efficienza, non solo agli avversari, ma anche agli alleati italiani.

Pur se da appena ventiquattro ore in linea, il 97° Gr. fu subito chiamato ad agire contro quella par-

te del convoglio che filava verso Alessandria. Al mattino del 28 novembre partivano sei tuffatori, scortati da diciotto *Falco* del 23° Gruppo C.T., che avvistarono quattro unità pesanti ed alcune leggere a Sud di Gozo. Nella stessa mattinata si era recato a Comiso il Gen. Lodi per incitare gli equipaggi ad agire con la massima decisione; le due Squadriglie del 97° Gr. erano così rappresentate: 238ª Sq.: Cap. Sciaudone-1° Av. Arm. Miolli, Ten. Bertuzzi-1° Av. Carfagna, S.Ten. Mammano-1° Av. Lupi, Serg. Magg. Ferrarese-1° Av. D'Agata. I due velivoli della 239ª Sq. erano pilotati dal Ten. Cenni e dal S.Ten. Seganti, avendo come secondi, rispettivamente, il 1° Av. Arm. Carpanese e l'Av. All. Arm. Golinelli. Da 5000 metri i sei bombardieri si tuffarono sulla formazione navale che aprì un fuoco di reazione violentissimo con tutti i pezzi disponibili. A tale difesa, dicaiamo passiva, si unì anche l'intervento di otto *Hurricane* ma, prontamente intercettati dai *Falco*, non riuscirono ad agganciare gli *Stuka*. I tuffatori italiani si accanirono su una grande unità, identificata come una corazzata, sganciando le loro sei SD 500. Dopo la richiamata, la nave fu vista avvolta da denso fumo verso poppa e venne giudicata colpita. La formazione italiana rientrò alla base senza danni, verso le 12,55, dopo due ore di volo. Una pattuglia di tre *R-2* della 239ª Sq. (Ten. Cenni, S.Ten. De Regis, Serg. Bragadin) compì una ricognizione offensiva tra le 15,15 e le 17,20, ma fu una ricerca vana.

Analizzando il bombardamento del mattino, i rapporti riferiscono che i primi tre Ju 87 compirono un tiro non molto preciso, mentre la seconda Kette (pattuglia di tre aerei nella terminologia tedesca) avrebbe messo a segno dei colpi. Come al solito un esordio senza risultati «mostruosi», come normale per tutti i piloti che, pur provetti nella condotta del velivolo e nelle modalità di attacco, necessitano della ovvia pratica bellica. A ciò si aggiunga il problema del tiro su navi impegnate in manovre di scampo che richiedeva tutto un tirocinio ed una scuola che ai piloti italiani era stata impartita assai limitatamente. A Graz il tema del contrasto navale era stato affrontato dal Ten. Martin Möbius, un noto pilota germanico del I/St. G 1 (Cap. Hozzel) che durante la Campagna di Norvegia aveva ricevuto la *Ritterkreuz* per i successi conseguiti su naviglio militare e da carico Alleato. Dobbiamo ancora aggiungere che at-

taccare una squadra avversaria fortemente protetta della propria artiglieria contraerea e da caccia monopiani con appena due pattuglie di tre aerei e pretendere risultati decisivi con sei bombe da mezza tonnellata significava fidare troppo nelle grazie della Dea Fortuna! Quella che contava era la decisione nell'attacco e le modalità di esecuzione, e queste furono corrette. I britannici, da parte loro, registrarono un attacco sull'incrociatore HMS *Glasgow*, ma senza subire alcun danno. C'è ancora da rilevare che il diario storico del Gruppo riferisce che alla missione presero parte cinque *R-2* della 239ª Sq. e un *B-2* della 238ª Sq. È possibile che questi apparecchi fossero effettivamente in carico alle Squadriglie, mentre gli equipaggi appartenevano, quattro alla 238ª Sq. e due alla 239ª S.

Fino al 6 dicembre, il personale del Gruppo venne impegnato nella normale manutenzione dei mezzi ed i piloti, in esercitazioni di lancio, poi, il 7 dicembre a seguito di ordine della Div. Aerea *Centauro*, iniziò il trasferimento di undici *Stuka* verso Lecce-Galatina alle dipendenze della 4ª Zona Aerea Territoriale (Z.A.T.). Altri tre *R-2* restavano a Comiso momentaneamente in attesa dei piloti. Fu necessario uno scalo tecnico a Reggio Calabria ed il pernottamento avvenne a Grottaglie per tempo avverso. Qui un apparecchio subiva lievi danni in atterraggio, ma poteva continuare con gli altri per Galatina (S.Ten. Mammano). Gli undici *Picchiattelli* giunsero alla nuova sede alle 10,00 del giorno successivo, qui vennero raggiunti dal Ten. Col. Moscatelli che prendeva il Comando del Gruppo tenuto interinalmente dal Cap. Sciaudone. Sempre da Forlì giungevano altri otto Ju 87 del tipo «blindato» (sottoversione *U3*) cioè con protezione più efficiente contro il tiro antiaereo ai serbatoi ed ai piloti.

Ora la forza del Gruppo era di diciotto *Stuka* di cui tre a Comiso, ma questi ultimi giunsero a Galatina il 9 dicembre. Dal giorno 10, il personale del Reparto fu impegnato nella sistemazione delle officine e degli uffici, in attesa di iniziare l'attività bellica. Questo trasferimento dal Canale di Sicilia al Settore balcanico era in contrasto netto con quanto asserito poco sopra, e cioè che la presenza di tuffatori antinave era molto utile nello scacchiere centro-mediterraneo, ma la ritirata delle Divisioni italiane premute da quelle greche entro il confine albanese e la più che reale minaccia di uno sfondamento verso il mare Adriatico, avevano



Il Picchiatello del Comandante Cenni (239-2; W.Nr.5792) sul campo di Lecce-Galatina.

causato il precipitoso trasferimento del 97° Gruppo nelle Puglie per agire nella interdizione tattica oltreché nel tiro di precisione su installazioni strategiche del retrofronte. Compito questo simile a quello compiuto da alcune settimane dal gemello 96° Gr. del Comandante Ercolani. Ma la R. Aeronautica non disponeva di altri apparecchi adatti all'appoggio tattico, né di assaltatori specializzati poiché, in definitiva, gli Ju 87 in Albania e Grecia fecero più gli assaltatori che i tuffatori, e fu gioco-forza inviare colà tutti gli *Stuka* ed equipaggi disponibili. Tali necessità di «interdizione tattica» si manifestarono subito ed il 14 dicembre, su ordine della 4ª Z.A.T., cinque tuffatori della 238ª Sq. (Ten. Col. Moscatelli-1° Av. Arditi, Ten. Bertuzzi-1° Av. Carfagna, Cap. Sciaudone-1° Av. Miolli, S.Ten. Seganti-1° Av. Mazzetti, Serg. Bragadin-1° Av. Minardi) e quattro della 239ª Sq. (Ten. Cenni-Cap. G.Ari Fiorio, Ten. Bongiovanni-1° Av. Marc. Larese, M.llo Mascia-Av. Arm. Golinelli, Serg.

Magg. Flamini-1° Av. Arm. Carpanese), sganciarono in picchiata e a volo rasente ordigni da 500 e 50 kg. sul paese di Pigerasi, strada adiacente la stessa località nonché a Sud di Porto Palermo (set-tore meridionale del fronte). A questa azione compiuta tra le 09,45 e le 11,30, ne seguì un'altra fra le 9,45 e le 11,30, ne seguì un'altra fra le 14,30 e le 16,15 con due pattuglie di tre *Picchiatelli* (238ª Sq.: Ten. Bertuzzi-1° Av. Arm. Carfagna, S.Ten. De Regis-1° Av. Di Cuomo, Serg. Magg. Ferrarese-1° Av. Sugaroni; 239ª Sq.: Ten. Cenni-1° Av. Marc. Larese, Ten. Bongiovanni-1° Av. Mot. Masi, S.Ten. Livio-1° Av. Mot. Falasco) che attaccarono in fila indiana su rotabile presso Porto Palermo. La giornata, assai intensa essendo la prima sul nuovo fronte, terminò con risultati giudicati positivi, sia sui bersagli che nel comportamento in volo di macchine ed equipaggi. Questo stesso giorno il Gruppo prendeva in carico un S.81 per i servizi giunto dalla Caproni di Gardolo (Trento).

Seguirono alcune giornate di tempo piovoso ma al mattino del 19 dicembre (ore 10,50) decollavano da Galatina sei *Stuka* della 238ª Sq. (Cap. Sciaudone-1º Av. Miolli, S.Ten. Mammano-1º Av. Facondini, M.llo Grasso-1º Av. Allata, S.Ten. Seganti-1º Av. Mazzetti, S.Ten. De Regis-1º Av. Salvi, Serg. Magg. Di Carlo-1º Av. Radica) con bombe da 500 kg. che venivano sganciate su obiettivi rilevati nel villaggio di Pigerasi, successivamente erano liberati gli ordigni da 50 kg. su truppe e salmerie in movimento sulla strada Borsh-Pigerasi. Il rientro alla base italiana avveniva regolarmente dopo due ore di volo. Nel pomeriggio, tra le 14,50 e le 16,35, era la volta della 239ª Sq. ad inviare suoi equipaggi sul castello di Bosh e zone limitrofe, sganciando sull'importante obiettivo a volo radente (da 50-30 metri), quindi era effettuato un mitragliamento sui medesimi bersagli. Gli otto *Stuka* non subivano danni di sorta e tornavano a Galatina nel primo pomeriggio.

Il 20 dicembre fu una giornata di intensissima attività poiché il Gruppo effettuò ventitré azioni/velivolo nella mattinata e nel pomeriggio. Alle 9,30 decollavano sei *B-2* (Cap. Sciaudone-1º Av.

Miolli, S.Ten. Seganti-1º Av. Mazzetti, Serg. Bragadin-1º Av. Salvi, Ten. Bertuzzi-1º Av. Carfagna, S.Ten. Mammano-1º Av. Facondini, Serg. Magg. Ferrarese-1º Av. Radica) che avevano come obiettivi, postazioni campali presso la costa adriatica, rammentando anche la minore autonomia di tale versione dello Ju 87. Sul paese di Dimitri (presso Porto Palermo) e sulla mulattiera Dimitri-Sopot, venivano sganciate bombe mina da 500 kg. e su bersagli secondari, ordigni da 50 kg.; seguiva un prolungato mitragliamento. Tutto avvenne senza alcuna antiaerea avversaria e la formazione rientrava alle 11,00. Ancora sei *B-2* della gemella 239ª Sq. si portavano, tra le 9,45 e le 11,45 sulle sorgenti di Borsh e zone adiacenti, attaccando a tuffo sempre con bombe da 500 e 50 kg. mitragliando al suolo. Nessuna reazione da terra disturbò l'azione e gli equipaggi, Ten. Cenni-1º Av. Larese, S.Ten. Bellocchi-1º Av. Bartocci, M.llo Mascia-1º Av. Arditì, Serg. Gentile-1º Av. Mascali, S.Ten. Daverio-1º Av. Carpanese, Serg. Magg. Flamini-1º Av. Greco, atterravano indenni a Galatina. Nel primo pomeriggio i *Picchiattelli* del 97º Gr. tornavano sulle stesse zone, presso la co-

Il Cap. Sciaudone al posto di pilotaggio del suo *Picchiattello*, (238ª Sq./97º Gr.).



sta ionica dell'Albania per battere di nuovo obiettivi campali e colonne di rifornimenti in movimento verso il fronte meridionale: alle 14,00 si alzavano con gli stessi carichi offensivi quattro apparecchi della 238ª Sq. per bombardare e mitragliare intorno a Borsh e Sopot.

Nessun danno agli equipaggi Ten. Col. Moscatelli-1º Av. Mazzetti, Serg. Magg. Di Carlo-1º Av. Radica, S.Ten. Mammano-1º Av. Facondini, Serg. Magg. Ferrarese-1º Av. Dodaro (N.B. il diario di Gruppo cita cinque apparecchi in missione alla 238ª Sq.). Quasi contemporaneamente, alle 14,10 partivano sei tuffatori della 239ª Sq. per agire su Sopot e dintorni. Durante il sorvolo della costa, il Ten. Cenni ed i suoi uomini avvistavano presso Himara tre unità in navigazione; il Ten. Cenni si abbassava per identificarle con sicurezza, ma l'apparecchio era fatto segno a forte contraerea. Nonostante questa «inequivocabile» accoglienza, il Ten. Cenni preferiva dirigersi verso Valona per avere chiarimenti; difatti le tre unità erano della Regia Marina ed i dubbi del pilota italiano avevano evitato... spiacevoli inconvenienti. Un paio di *Picchiatelli* dovevano pernottare sulla base albanese per mancato riavviamento del motore, rientrando successivamente. Mantenendosi tempo favorevole, il 21 dicembre i due Gruppi di tuffatori ebbero compiti assai gravosi: il 96º Gr. agiva intorno Kolonia e Golem, il 97º Gr. manteneva i suoi obiettivi sul fronte meridionale dello scacchiere. Tra le 09,05 e le 10,55 gli equipaggi Cap. Sciaudone-1º Av. Miolli, S.Ten. Serganti-1º Av. Mazzetti, Serg. Bragadin-1º Av. Salvi, Ten. Bertuzzi-1º Av. Carfagna, Serg. Magg. Ferrarese-1º Av. Sugaroni, Serg. Magg. Di Carlo-1º Av. Radica attaccavano con bombe da mezza tonnellata il paese di Kieparò.

Appena partiti questi velivoli, da Galatina alle 09,35 decollavano cinque *Stuka* della 239ª Sq. (Ten. Cenni-1º Av. Mascali, S.Ten. Daverio-1º Av. Greco, S.Ten. Bellocchi-1º Av. Bartocci, Serg. Fabbri-1º Av. Martini, Serg. Gentile-1º Av. Arditì) che sganciavano sulla zona nevralgica intorno a Borsch. Gli obiettivi furono colpiti e non si ebbero perdite, tra gli incursori che rientrarono a Galatina alle 11,20. Nel pomeriggio tra le 14,10 e le 16,00 si avevano altre due incursioni su Kieparò (anche Chieparò) e S. Dimitri con pattuglie suddivise che sganciarono i consueti carichi da 500 e 50 kg., indi scesero a mitragliare. La contraerea reagì vio-

lentemente ed un nido di mitragliere fu probabilmente distrutto dagli Ju 87. Mentre sui rapporti di Gruppo si hanno due formazioni di cinque (238ª Sq.) e sei (239ª Sq.) *Junkers* ecco gli equipaggi partecipanti secondo i diari di Squadriglia: 238ª Sq. Ten. Col. Moscatelli-1º Av. Mazzetti, Ten. Bertuzzi-1º Av. Carfagna, S.Ten. Mammano-1º Av. Radica. Per la 239ª Sq.: Ten. Cenni-1º Av. Marc. Larese, Ten. Bongiovanni-1º Av. Carpanese, S.Ten. Daverio-1º Av. Galli, S.Ten. Bellocchi-Av. Arm. Golinelli, Serg. Magg. Flamini-1º Av. Arditì. Tutti gli apparecchi rientravano regolarmente a Lecce-Galatina, eccetto quello del Ten. Cenni che compì uno scalo tecnico a Valona. Il 22 dicembre compì una visita, con relativo rapporto alle Unità dell'Aeroporto n. 4 (Lecce-Galatina), il Gen. Ilari, Comandante la 4ª Zona Aerea, che elogiava il comportamento dei piloti e degli specialisti. In questo periodo la efficienza del Gruppo si mantiene su quattordici *Stuka* usabili, oltre il Savoia Marchetti S.81 dei servizi. Cinque giorni dopo veniva preso in forza dal Reparto il Cap. Pil. SPE Marco Larcher, noto Ufficiale proveniente anch'egli dalla Caccia ove, tra l'altro, era stato Aiutante di Campo del Principe Amedeo d'Aosta. Il Comandante Larcher reggerà per lunghi mesi la responsabilità del Gruppo impegnato nella Campagna Balcanica e successivamente in quella libica.

Dopo alcuni giorni di tempo avverso, il 29 dicembre il Gruppo poteva tornare sul fronte con le consuete missioni *ante* e *post* meridiane. Alle 10,00 decollavano due pattuglie di quattro tuffatori per Squadriglia (238ª Sq.: Cap. Sciaudone-1º Av. Miolli, S.Ten. Seganti-1º Av. Mazzetti, S.Ten. Mammano-1º Av. D'Aloia, Serg. Bragadin-1º Av. Dodaro. 239ª Sq.: Ten. Cenni-1º Av. Larese, S.Ten. Daverio-1º Av. Pittini, S.Ten. Livio-1º Av. Arditì, M.llo Mascia-1º Av. Arm. Carpanese) che si accanivano sganciando ordigni tipo SC da 500, 250 e 50 kg. su baraccamenti e automezzi in movimento sulla rotabile Delvina-Porto Edda ed intorno a Delvina. Non vi fu ostacolo da parte della contraerea e tutti rientrarono alle 11,45. Nel pomeriggio, altra azione tra le 14,10 e le 16,00 su obiettivi individuati sulla strada a Sud di Argirocastro. Sui veicoli vennero sganciate bombe a ritardo (SC ed SD) da 500 a 250 kg., quindi fu eseguito un prolungato mitragliamento. Non si ebbe reazione da terra e gli equipaggi (239ª Sq.) Ten. Cenni-1º Av. Greco, Bellocchi-1º Av. Golinelli, S.Ten.



Lecce-Galatina, sede del 97° Gruppo (1941). Da sinistra, il Comandante Larcher conversa con il Cap. Cenni ed il Ten. Bongiovanni.

Livio-1° Av. Musolino, M.llo Mascia-1° Av. Arditì, Serg. Gentile-1° Av. Fasolini; (238ª Sq.) Cap. Sciaudone-1° Av. Miolli, Ten. Bertuzzi-1° Av. Carfagna, S.Ten. Mammano-1° Av. Mazzetti, Serg. Magg. Di Carlo-1° Av. Radica, rientrarono alla base indenni.

Perdurando la necessità di contenere la spinta offensiva ellenica, anche il 30 dicembre vennero compiute quattro missioni; due al mattino e due nel pomeriggio. Tra le 09,20 e le 11,15 partivano quattro velivoli della 239ª Sq. (il diario di Gruppo parla di sei) con gli equipaggi Ten. Cenni-1° Av. Greco, Ten. Bongiovanni-1° Av. Mascali, S.Ten. Daverio-1° Av. Pittini, S.Ten. Livio-1° Av. Carpanese, M.llo Mascia-1° Av. Bartocci, Serg. Gentile-1° Av. Masi; e sei apparecchi della gemella 238ª Sq. (Cap. Sciaudone-1° Av. Miolli, Ten. Bertuzzi-1° Av. Carfagna, S.Ten. De Regis-1° Av. D'Agati, S.Ten. Seganti-1° Av. Mazzetti, Serg. Magg. Ferrarese-1° Av. Sugaroni, Serg. Zagnoli-1° Av. Salvi). Gli obiettivi erano costituiti da ammassamenti di truppe nella vallata dell'Alto Drinos ed a

Sud di Argirocastro; come consuetudine, vennero eseguiti lanci di bombe tipo SC da 250 e 50 kg e compiuti alcuni passaggi a bassa quota mitragliando. La reazione avversaria fu assai lieve e non si ebbero perdite tra gli incursori. La seconda serie di azioni iniziò alle 14,50, concludendosi alle 16,35 e vi parteciparono gli apparecchi del Ten. Cenni-1° Av. Larese, S.Ten. Bellocchi-1° Av. Busseti, M.llo Mascia-1° Av. Mascali, S.Ten. Daverio-1° Av. Golinelli, Serg. Gentile-1° Av. Belmonte, questi per la 239ª Sq. Gli equipaggi della 238ª Sq. erano: Ten. Bertuzzi-1° Av. Carfagna, S.Ten. De Regis-1° Av. D'Agata, S.Ten. Seganti-1° Av. Mazzetti, Serg. Magg. Ferrarese-1° Av. Sugaroni, Serg. Bragadin-1° Av. Radica. Le pattuglie della 238ª Sq. avevano come obiettivo nuclei greci presso Delvina, ma uno spesso strato di nubi copriva l'intera zona rendendo impossibile ogni attacco sicché tutti gli Ju 87 ritornarono a Galatina col loro carico. Invece i tuffatori del Ten. Cenni dovevano colpire bersagli intorno a Himara, sulla costa. Qui i piloti italiani ebbero la sorpresa di trova-

re gli obiettivi sotto tiro di una piccola squadra italiana composta da cinque unità: i velivoli della 239^a Sq. iniziarono a sorvolare la zona, finché le unità italiane interruppero il fuoco e i tuffatori poterono sganciare le loro cinque SC 250 e venti SC 50. Anche in tal caso non venne notata alcuna reazione da terra e tutti i velivoli atterrarono a Galatina nel tardo pomeriggio. È opportuno rammentare che la 4^a Squadra Aerea, per accogliere gli ordini d'operazione delle truppe impegnate nel contenimento della spinta offensiva greca, aveva previsto altre possibili missioni nella zona di Permeti, su Korista, Golem, Fratarit, Bregu Cocoresi e sulla rotabile Argirocastro-Tepeleni. Un panorama generale della situazione tattico-strategica vedeva le truppe del Regio Esercito sempre sulla difensiva, ma ora più rigide nel contrastare le puntate elleniche, purtuttavia ancora molto attivi e intraprendenti nei loro tentativi per sfociare al piano e creare, in tal modo, una situazione quanto mai precaria per gli italiani.

Anche i britannici alimentavano con unità aeree e rifornimenti vari lo sforzo militare greco, stimolato anche dalla critica situazione che andava assumendo, per le divisioni del Maresciallo Graziani, l'offensiva lanciata dalle truppe del Commonwealth in Africa Settentrionale. Inequivocabilmente

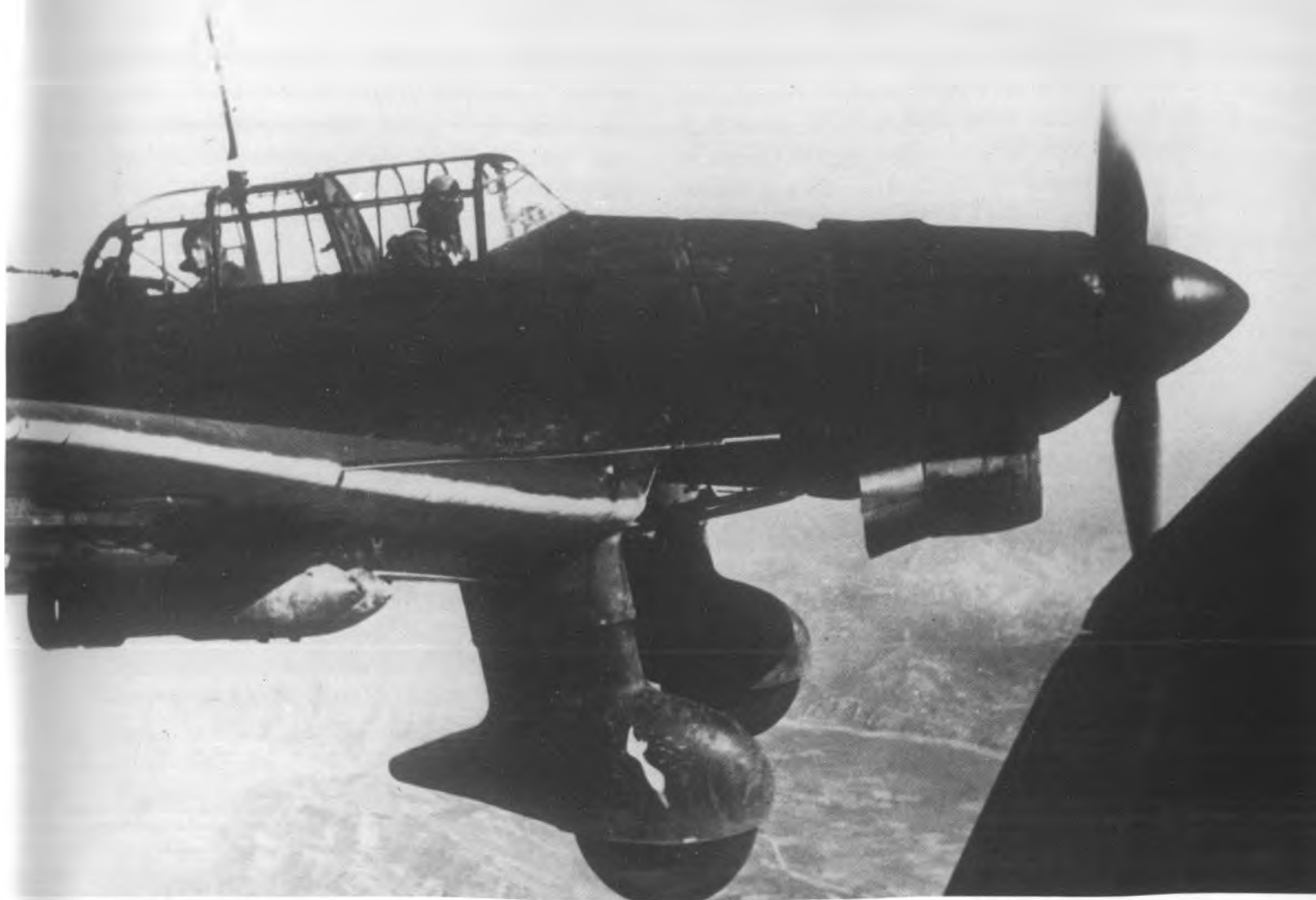
Specialisti stanno attrezzando questo tuffatore per una azione bellica. Sull'ala, si sta caricando il nastro per la MG cal. 7,9.



te, però, le vicende sul fronte greco-albanese stavano prendendo la fisionomia di una battaglia d'arresto che poté essere attuata con grande sacrificio delle truppe italiane, per le condizioni climatiche, orografiche e per gli armamenti e le attrezzature a loro disposizione.

Con l'inizio del 1941, il tempo riprese ad essere assolutamente inadatto al volo ed i tuffatori italiani dovettero rimanere lungamente inattivi. Il giorno della Epifania venne compiuta una ricognizione meteorologica dallo *Stuka* del Ten. Bongiovanni-1^o Av. Arditi (239^a Sq.) che, tra le ore 12.50 e le 13.55, giunse fino alle coste albanesi, ma non riscontrò che tempo pessimo ed obiettivo coperto da nubi. Quarantott'ore dopo poterono essere organizzate due missioni, le prime del nuovo anno: si levarono in volo intorno alle 15.00 sei apparecchi della 238^a Sq. diretti su Belina e strada Tepeleni-Argirocastro, ma tutti dovettero rientrare col carico di caduta per nubi e tempo avverso. Miglior esito ebbe il bombardamento della 239^a Sq. che con cinque equipaggi ebbe ordine di sganciare su un ponte presso Argirocastro, ma tale obiettivo non poté essere colpito per le condizioni pessime del tempo e le cinque SC 250 con quindici da 50 kg., vennero liberate su un ponte edificato a Sud della strada costiera Borsh-Porto Palermo. Fu eseguito anche un mitragliamento di obiettivi rilevati sui bersagli, in particolare sulle postazioni antiaeree che furono anche oggetto di bombardamento. Queste batterie avevano aperto un vivace e pericoloso fuoco di reazione che, tuttavia, non procurò perdite agli incursori. Il bombardamento sulla strada costiera ebbe un esito incerto. Tutti gli apparecchi erano di nuovo a Galatina intorno alle 16.30 (da rilevare che il diario di Gruppo riferisce che a questa missione, avevano preso parte cinque *Stuka* della 239^a Sq. ed uno della 238^a Sq.).

Il 9 gennaio, sfruttando un tempo solo relativamente «volabile», alle 10.35 partivano i B-2 del Ten. Col. Moscatelli-1^o Av. Galli, M. Ilo Mascia-1^o Av. Greco (239^a Sq.) per attaccare apparecchi segnalati 2 km. a Sud del Lago di Butrinto. Giunti sul bersaglio non veniva rilevato nulla, anche per meteo non favorevoli, così erano bombardate con ordigni da 250 e 50 kg., batterie ad Ovest di Saranda ove era notata un'alta colonna di fumo. Il fuoco da terra fu moderato ma non sortì effetto: le forti perturbazioni meteorologiche incontrate sulla via del ritorno, ostacolarono non poco il volo che



Pattuglia "stretta" per questo Ju 87 del Gruppo Larcher in missione sul fronte. Notare le due bombe sub-alari da 50 kg. di produzione italiana.

si concluse a Galatina alle 12,30. Nel pomeriggio altra missione della 239^a Sq. (con tre B-2 pilotati dal Ten. Cenni, dal Ten. Bongiovanni, dal M.llo Mascia che avevano come secondi i 1^o Avieri Bussetti, Mascali e Pittini. Questi velivoli decollarono alle 15,45 per sganciare su un mercantile segnalato nella baia di Santi Quaranta, ma ancora il tempo pessimo ostacolò a tal punto il volo da costringere i tre *Stuka* ad attaccare un obiettivo alternativo. Furono colpiti automezzi e truppe in movimento sulla litoranea adriatica Lucova-Pigerasi-Borsch (a Sud di Himara); i risultati del bombardamento e del successivo mitragliamento (ordigni da 250 e 50 kg.) furono giudicati notevoli. Il rientro alla base avvenne alle 17,00 circa, quasi al limite dell'autonomia dello Ju 87 B-2.

Sempre con obiettivi situati nel settore costiero o meridionale del fronte, il 13 gennaio, dopo alcuni giorni di sosta forzata per il maltempo, nella mattinata quattro picchiatori della 239^a Sq. partirono

da Galatina per attaccare obiettivi a Himara e nelle adiacenze, ma nubi basse coprivano la zona ed il rientro senza sganciare era inevitabile. (Il diario della 4^a Squadra Aerea riferisce di sei apparecchi inviati su Himara, ma non specifica le Squadriglie).

Altra lunga interruzione nei voli sul fronte dovuta al tempo cattivo e si giungeva al 21 gennaio quando il 97^o Gruppo venne duramente impegnato al completo. Alle 10,35 decollavano sei *Ju* della 239^a Sq. guidati dal Comandante Larcher con i piloti Ten. Cenni, Serg. Fabbri, Ten. Bellocchi, Serg. Magg. Flamini, S.Ten. Livio; la piccola formazione si divise in due pattuglie di tre aerei che attaccarono rispettivamente con bombe da 250 e 50 kg., l'abitato di Kosina e bersagli lungo la strada Kelcye-Permeti. In particolare venivano battute batterie contraeree, sempre più attive, ed interrotta la rotabile; il volo di rientro si concludeva alle 12,40. Con un'orario differito di dieci minuti nella

partenza e nell'arrivo, andavano su baraccamenti e veicoli segnalati sulla strada intorno Permeti, anche sei tuffatori della 238^a Sq. coi piloti Cap. Sciaudone, Ten. Bertuzzi, i S.Tenenti Mammano, De Regis, Seganti ed il Serg. Bragadin e gli specialisti 1^o Avieri Miolli, Carfagna, Facondini D'Agati, Mazzetti e Dodaro. L'attacco avvenne verso le 11,30 e fu seguito da un lungo mitragliamento al suolo; il rientro fu regolare eccetto che per lo *Ju* del S.Ten. De Regis che dovette scendere per guasto al motore a Valona, ma dopo la riparazione rientrò anch'egli a Galatina. Dopo un po' di riposo, alle 15,10 decollavano ancora gli equipaggi della 238^a Sq. che avevano agito in mattinata mentre il posto del S.Ten. De Regis veniva preso dal Comandante di Gruppo Cap. Larcher (col secondo 1^o Av. Di Cuonzo) che proseguiva così la sua dura ed ininterrotta attività. Intorno alle 15,50 venivano colpiti colle SC 250 baraccamenti presso l'abitato di Permeti mentre le bombe da 50 kg. erano usate sui veicoli e le truppe in movimento lungo la Permeti-Kelcyre. Gli apparecchi si butta-

vano anche a volo rasente mitragliando e riscontravano interruzioni stradali nonché veicoli colpiti. Come detto solo poche righe sopra, l'antiaerea greca, forse rinforzata dai rifornimenti britannici e resa più esperta dalla pratica bellica, si faceva ogni giorno più pericolosa e precisa. Difatti gli apparecchi del Cap. Larcher ebbero lo *Junkers* del Tenente Bertuzzi duramente colpito ed al rientro a Galatina si constatarono squarci di 10-15 cm. sul piano fisso, sulla semiala destra e sulla carenatura del carrello sinistro, sull'altra semiala vi era un «buco» di oltre 30 cm. Ma le peripezie non erano finite: un forte vento contrario prolungò il volo verso l'Italia fino alle 17,10, quindi al limite dell'autonomia sicché l'apparecchio del S.Ten. Mammano dovette scendere a Mola di Bari per la forte deriva e per l'esaurimento della benzina. Il Cap. Sciaudone ed il S.Ten. Seganti atterravano direttamente a Valona rientrando a Galatina il 22 gennaio. Mentre i tuffatori della 238^a Sq. erano così impegnati dagli avversari e dal tempo inclemente, altri sei velivoli della 239^a Sq. (Ten. Cenni, Serg. Fabbri, S.Ten.

Tra mare e montagne nevose: ecco il quotidiano panorama osservato dagli aviatori italiani impegnati in Albania e Grecia (inverno 1941).



Daverio, Ten. Bongiovanni, Serg. Gentile, S.Ten. Livio, con i mitraglieri 1° Av. Bussetti, Musolino, Golinelli, Masi, Tempo e Arditi) ed uno della 238ª Sq. bombardavano col solito carico e mitragliavano l'abitato di Himara e zone adiacenti, rientrando alle 17.15 senza perdite, nonostante la forte reazione da terra. Una giornata, come si è visto, intensissima, con numerosi voli di guerra. Ma tutta l'attività era limitata dal tempo che permetteva scarse ore di volo con possibilità di localizzare ed attaccare gli obiettivi. Così avvenne il 25 gennaio quando sei *Junkers* della 238ª Sq. partivano alle 14.05 per bombardare il porto di Spilia, ma dovevano rientrare per tempo cattivo.

Tre giorni dopo, però, si poterono compiere quattro missioni. Alle 09.00 del 28 gennaio decollavano sei *Ju* della 238ª Sq. (Cap. Larcher-1° Av. D'Agati, Ten. Bertuzzi-1° Av. Carfagna, S.Ten. Mammano-1° Av. Facondini, S.Ten. De Regis-1° Av. Bincelli, Serg. Magg. Di Carlo-1° Av. Radica, Serg. Magg. Ferrarese-1° Av. Sugaroni) ed alle 09.50 venivano sganciati le SC 250 su batterie greche poste in un boschetto a quota 209, circa 8 km. a Nord di Keleyre. Poi i velivoli liberavano gli ordigni da 50 kg. e mitragliavano a volo radente su salmerie, automezzi e truppe in movimento sulla strada Suca-Kelcyre. Nonostante l'antiaerea, vennero notati incendi ed interruzioni stradali; il rientro avvenne regolarmente alle 10.45. Sempre nella mattinata, alle 09.25 partivano per i medesimi obiettivi altri sei *Stuka* della 239ª Sq. con i piloti Ten. Cenni, Serg. Fabbri, S.Ten. Livio, Ten. Bongiovanni, Serg. Gentile, S.Ten. Daverio e gli Specialisti 1° Av. Bussetti, Greco, Galli, Bartocci e Larese; col Ten. Cenni volava il Cap. Gari Fiorio. Si può ripetere quanto detto per l'azione della 238ª Sq. solo che tre *Picchiattelli* del Ten. Cenci subirono danni per il fuoco delle mitragliere elleniche, pur se tutti rientrarono a Galatina alle 11.00. Nel pomeriggio si ripeteva lo stesso tema; ancora sei *Picchiattelli* della 238ª Sq. guidati dal Comandante Cap. Larcher si portavano su veicoli sulla strada a Nord di Kelcyre; nonostante la forte antiaerea tutti rientravano alle 14.20. Per dare continuità all'azione, alle 13.15 decollavano sei velivoli della 239ª Sq. (piloti: Ten. Cenni, Serg. Fabbri, Serg. Magg. Flamini, S.Ten. Livio, M. Ilo Mascia, Serg. Gentile cogli Specialisti: 1° Av. Bussetti, Bianchini, Martini, Carpanese, Franceschini e Sterbini) che eseguivano attacco con bombe da 250 e 50 e mitraglia-

vano su obiettivi in movimento lungo la strada Permeti-Kelcyre. Le mitragliere greche proseguirono nella loro violenta opposizione, ma senza danni agli *Ju* 87 che posarono le ruote a Galatina alle 14.40.

Breve pausa ed ecco un'altra serie di missioni stabilite ed eseguite il 30 gennaio. Nella successione oramai consueta, alle 10.00 decollavano sei aerei della 238ª Sq. (Cap. Larcher-1° Av. Radica, Ten. Bertuzzi-1° Av. Carfagna, S.Ten. Mammano-1° Av. Facondini, S.Ten. Seganti-Av. Sc. Boni, Serg. Magg. Ferrarese-1° Av. Di Cuonzo, Serg. Bragadin-1° Av. Salvi) che attaccavano artiglierie a Sud di Kelcyre (Q. 410 della Val Vojussa) e movimento di veicoli e salmerie sulla strada Permeti-Kelcyre. I risultati vennero giudicati assai buoni e la violenta contraerea non fece danni agli *Ju* che rientrarono alle 11.05. Verso le 10.20 era la volta di altri sei picchiatori della 239ª Sq. a dirigersi verso l'Albania per piombare su bersagli in Val Vojussa che vennero raggiunti da ordigni da 250 kg. alle 12.05. Fu distrutto anche un ponte sul Lomnizza e notevolmente danneggiata la carreggiata a Sud di Kelcyre; colpite anche batterie che, d'altra parte, avevano aperto un nutrito fuoco che aveva danneggiato l'aereo del Serg. Fabbri il quale doveva atterrare in emergenza a Valona. Gli altri *Stuka* ai comandi del Ten. Cenni, del S.Ten. Livio, del Ten. Bongiovanni, del Serg. Gentile e del S.Ten. Daverio rientravano regolarmente alle 14.55. Nel primo pomeriggio (14.30) ancora cinque picchiatori della 238ª Sq. (piloti Ten. Bertuzzi, S.Tenenti Mammano, De Regis e Seganti, Serg. Magg. Ferrarese) dovevano bombardare da Q. 1308 a Nord di Kelcyre, ma le nubi impedivano l'individuazione dell'obiettivo e tutti rientravano alle 16.15. Per una missione sul medesimo bersaglio partivano anche sei *Junkers* della 239ª Sq. (piloti Cap. Larcher, Ten. Bongiovanni, M. Ilo Mascia, S.Ten. Daverio, Serg. Gentile, Serg. Bragadin con gli Specialisti Carpanese, Galli, Greco, Musolino, Ciacci e Dodaro). Ma la zona era sempre coperta da fitte nubi ed i sei ordigni SC 250 con i ventiquattro da 50 kg., vennero lanciati su rotabili intorno Suca. I veicoli e le salmerie individuate furono anche mitragliate. Tutti i velivoli rientravano indenni a Galatina alle 16.35 nonostante la discreta contraerea incontrata in Val Desnizza.

Così si concludeva l'attività bellica del 97° Gruppo nel primo mese del 1941, un'attività non



Sezioni di tuffatori del 97° Gruppo sorvolano le inospitali e tanto duramente contese giogaie del Trebescines seminate dalle nubi. E' l'inverno 1941.



troppo intensa, come riporta il diario storico della 4^a Squadra Aerea, ma certo non per inefficienza del Reparto. Il tempo, quanto mai avverso fu il vero protagonista nell'attività volativa di tanti reparti aerei italiani ed anche avversari obbligando ad annullare varie missioni o ad impedirne altre su un certo obiettivo per costringere ad attaccarne uno alternativo pur se meno importante. In totale il 97° Gr. compì 199,10 ore di volo bellico ed addestrativo senza alcuna perdita né di aerei né di

personale. Si deve anche ricordare che il Gruppo *Larcher* era ora rimasto solo nella specialità tuffatori nello scacchiere balcanico dato che il 96° Gr. del Cap. Ercolani era stato inviato in Libia dal 1° febbraio '41 per agire sul deserto contro i celeri britannici e contro naviglio avversario spesso attivo lungo la litoranea libica. Il 97° Gr. aveva dovuto cedere i suoi più adatti Ju 87 R-2 (lunga autonomia) al 96° Gr. che veniva così equiparato, nel tipo di velivoli in dotazione, ai Gruppi germanici inviati in Africa Settentrionale e dotati, appunto di *R-1* e *R-2* predisposti con la possibilità di montare serbatoi subalari per voli d'altura o per le grandi distanze nel deserto. Elencando gli obiettivi battuti si constata come il Gruppo sia stato impiegato con compiti di appoggio tattico e d'interdizione del traffico nelle valli di maggiore pressione greca tendente a sfociare al mare su Valona o Berat. In particolare la Val Vojussa e le sue strade di fondo valle furono al centro degli interventi degli uomini del Comandante Larcher.

Ancora una settimana di voli bellici interrotti ed eccoci giunti all'8 febbraio: quando potevano ri-

prendere gli attacchi consueti (quattro al giorno) sui bersagli ove più accanita era la resistenza o la pressione delle truppe del Gen. Papagos. Alle 09.20 staccavano le ruote da Galatina sei apparecchi della 239^a Sq. coi piloti Cap. Larcher, Ten. Bongiovanni, S.Ten. Livio, S.Ten. Daverio, M.llo Mascia, Serg. Fabbri e gli armieri-specialisti Larese, Galli, Arditi, Busseti, Pittini e Ribaudo che dovevano colpire postazioni sulla Q. 1308 del Trebescines. Il tuffo venne portato intorno alle 10.10 e gli scoppi devastarono i bersagli; la fucileria colpì un apparecchio leggermente e tutti rientrarono alle 11.15. Durante il volo venivano avvistati movimenti di truppe e discreta antiaerea nella vallata. In concomitanza con questa missione se ne svolgeva una con sei aerei della 238^a Sq. (ore 10.35-12.05) sugli stessi obiettivi, cioè la Q. 1308 del Trebescines che dominava la Val Desnizza (Nord di Kelcyre). Le bombe venivano sganciate a bassissima quota per meglio individuare le batterie e i baraccamenti bene occultati sotto l'abbondante nevicata che tutto imbiancava. Dopo lo sgancio delle SC da 250 e 50 kg. si scatenava una forte fucileria

e antiaerea che, tuttavia, non causò danni e gli apparecchi rientravano alle 12.05.

Ancora due missioni nel pomeriggio: prima partiva la 239^a Sq. con sei equipaggi (Cap. Larcher-1^o Av. Larese, Ten. Bongiovanni-1^o Av. Mascali, S.Ten. Livio-1^o Av. Arm. Carpanese, M.llo Mascia-1^o Av. Mont. Bianchini, Serg. Gentile-1^o Av. Golinelli) che colpiva la Q. 1308 del Trebescines, successivamente era eseguita una accurata ricognizione fotografica per stabilire con esattezza i bersagli e la linea del fronte dato che le truppe italiane distavano appena 2000 m. da quelle avversarie. Le armi automatiche e la fucileria greca colpivano gli *Ju* del M.llo Mascia e del S.Ten. Livio ma non impedivano il rientro a tutti gli equipaggi alle 15.05 dopo un'ora e 45' di volo. Alle due pomeridiane da Galatina decollavano i sei equipaggi della 238^a Sq. che nella mattinata aveva attaccato la Q. 1308 e di nuovo sganciavano sul costone S.E. della medesima montagna, nonché su truppe in movimento a Q. 1574 e su attendamenti rilevati dalla attenta ricognizione a vista. Dopo lo sgancio venne effettuato un nutrito mitragliamento (2664

Lecce-Galatina, 1941. Uomini del Gruppo Larcher: da sinistra, S.Ten. Livio, Cap. Cenni, S.Ten. Bellocchi, S.Ten. Daverio. Non identificato il quinto pilota.



cartucce), manovra certo difficile e rischiosa rammentando la fitta antiaerea con armi automatiche ed il fuoco dei fanti sorvolati nelle trincee e nei rifugi di montagna. La manovra, però, non causò perdite ed i velivoli rientrarono alle 16,00.

Il 9 febbraio, mentre infuriava la lotta tra le montagne della Val Desnizza, gli *Junkers* tornavano sul Trebescines: alle 08,55 decollavano i soliti sei apparecchi della 239^a Sq.; col Comandante di Gruppo Cap. Larcher-1° Av. Greco erano il Ten. Bongiovanni-1° Av. Bartocci, il S.Ten. Livio-1° Av. Busseti, S.Ten. Daverio-1° Av. Arditi, Serg. Gentile-Av. Sc. Boscolo, Serg. Fabbri-1° Av. Pittini. Portatisi sul gruppo montagnoso indicato, ne bombardavano le Quote 1308 e 1260 e ne mitragliavano gli obiettivi campali individuati fatti segno ad una vivace reazione di fucileria ed armi automatiche.

Il S.Ten. Daverio aveva l'aereo colpito, ma le due pattuglie di tre aerei poterono tornare alla base alle 10,45 indenni. Con decollo avvenuto verso le 09,15, ancora mezza dozzina di *Stuka* della 238^a Sq. attaccavano le Q. 1308, 1260 e la rotabile a Nord di Suca, nonché il traffico ivi individuato. Il lungo mitragliamento al suolo contrastato dalla reazione greca causò danni al tuffatore del Serg. Magg. Zagnoli che scese a Valona per sosta tecnica. Gli altri equipaggi, gli stessi che avevano partecipato alle azioni del giorno innanzi, atterrarono a Galatina senza danni dopo quasi due ore di volo. Come al solito, nelle prime ore del pomeriggio (14,00) tornavano sul terreno della battaglia sei picchiatori della 239^a Sq. con i piloti Cap. Larcher, Ten. Bongiovanni, S.Ten. Livio, M.llo Mascia, Serg. Gentile, Serg. Fabbri e come armieri-specialisti i 1° Av. Mascali, Carpanese, Busseti, Sabatucci, Tempo e Larese che sganciavano su attendamenti (Q. 1308 e 1260) nonché su colonne ad Est delle medesime quote.

Vennero rilevate poche truppe negli apprestamenti; giudicata discreta la reazione da terra. Tutti rientravano verso le 15,55. Mentre la 239^a Sq. concludeva la sua missione sul fronte, si portavano in zona sei aerei della gemella 238^a Sq. che liberavano bombe da 250 e 50 su Quota 1308 e mitragliavano al suolo. All'attacco partecipavano solo cinque tuffatori poiché la pattuglia italiana veniva intercettata da una ventina fra Gloster *Gladiator* britannici e *PZL* greci. Quattro di tali caccia ellenici riuscivano a portarsi a portata di tiro e centra-

vano con circa venti proiettili ai serbatoi ed ai timoni lo *Ju* del S.Ten. De Regis che doveva scendere in emergenza a Valona, ma poteva rientrare a Galatina in serata. Anche il Serg. Magg. Ferrarese veniva attaccato, ma eludeva la minaccia infilandosi in una provvidenziale nube. Altri danni li subiva l'apparecchio del Serg. Magg. Zagnoli a causa del fuoco da terra realmente nutrito e preciso. Gli altri equipaggi potevano tutti rientrare indenni a Galatina. Potrà sembrare sorprendente, ma questa è la prima volta che i *Picchiatelli* venivano realmente intercettati da caccia avversari, eppure gli *Stuka* erano sempre sul fronte, tempo permettendo, con modalità di impiego sempre uguali (o quasi), cosa che avrebbe potuto facilitare un'agguato della caccia Alleata. Il fatto è che solo un certo rinforzo degli Squadroni della RAF aveva permesso una più tangibile presenza e opposizione alla predominanza della R. Aeronautica, predominanza che si era imposta dopo una tenace e valorosa resistenza sui piloti ellenici. I britannici, anch'essi angustati da scarse attrezzature e dal tempo spesso cattivo, iniziarono ad effettuare crociere con pattuglie consistenti di *Hurricane*, *Gladiator* ed anche *PZL* greci che ottennero, colla sorpresa, alcune vittorie e costrinsero i responsabili italiani ad agire immediatamente con opportune contromisure, rinforzando le pattuglie e migliorando la linea. Dobbiamo però confermare che i caccia Alleati non furono i veri oppositori degli *Junkers* come era accaduto sui cieli britannici (Battaglia Aerea sulla Gran Bretagna) o nel breve ciclo mediterraneo del 96° Gruppo, bensì la contraerea media e leggera, sempre più precisa ed agguerrita, sarà l'opposizione passiva più utile per gli ellenici e più pericolosa per gli italiani.

Il 10 febbraio proseguiva la normale attività bellica con una missione di sei *Ju* della 239^a Sq. (09,10-11,10) con meta un ponte presso Hani Balaban e la rotabile a Nord di Suca (Val Desnizza) da attaccare con ordigni da 250 e 50 kg. Si portavano in volo gli equipaggi Cap. Larcher-1° Av. Mascali, Ten. Bongiovanni-1° Av. Carpanese, S.Ten. Daverio-1° Av. Franceschini, S.Ten. Livio-1° Av. Arditi, M.llo Mascia-1° Av. Busseti, Serg. Fabbri-Av. Sc. Ribaudo che, nonostante la violenta contraerea riferirono di avere interrotto la carreggiata stradale e probabilmente colpito il manufatto. Per evitare i rischi del giorno innanzi, la caccia italiana era presente sui bersagli. Con uno



Tipico ritratto di pilota di Ju 87 appoggiato allo scarpone del proprio apparecchio. Trattasi del S.Ten. Mario Daverio col velivolo n. 239-2; sulla carenatura, lo stemma del Gruppo. (Galatina 1941).



Carico di caduta completo per questo Picchiatello (M.M.7082). Sotto la fusoliera un ordigno da 250 kg., italiano, e quattro alari da 50 kg. Completati anche i distintivi di nazionalità della R. Aeronautica.

scarto di mezz'ora nel decollo e nel rientro, anche cinque picchiatori della 238^a Sq. coi piloti Cap. Sciaudone, Serg. Magg. Ferrarese, Serg. Magg. Di Carlo, S.Ten. Seganti, S.Ten. Mammano e gli specialisti-armieri 1° Av. Miolli, Sugaroni, Bincelli, Mazzetti e Facondini sganciavano a Sud di Suca sulla strada che univa questa località con Kelcyre, interrompendola in tre punti. La reazione di armi automatiche e fucileria fu questa volta poco intensa, ma colpi egualmente ai timoni uno Ju 87: gli altri apparecchi rientravano indenni. (il Diario di Gruppo riferisce che l'apparecchio colpito era quello del S.Ten. De Regis che, come si è visto, non partecipò all'azione. Riteniamo vi sia un errore nel riferimento nominativo).

Con una precisione al minuto, quasi «teutonica», proseguivano le azioni del Gruppo *Larcher* che impegnavano spesso gli stessi piloti ed un egual numero di apparecchi, cosa che va a tutto merito del Comando, degli aviatori e degli specialisti che si prodigavano per mantenere efficiente la linea. Al mattino dell'11 febbraio con un volo di

quasi due ore (09.15-11.10) mezza dozzina di aerei della 239^a Sq. sganciavano sulla rotabile e bivio a Nord di Hani Balaban e presso Hani Bubesit. La carreggiata veniva interrotta dai crateri delle bombe da 250 kg. e 50 kg.: si notavano combattimenti tra truppe italiane e greche su un costone roccioso ed era bombardata una batteria campale. Due tuffatori dovevano scendere a Valona per noie tecniche, ma potevano rientrare a Galatina in giornata. La vivace reazione da terra colpiva lo Ju del Serg. Fabbri. Decollando alle 9.30, si portavano su obiettivi della Val Desnizza (settore Est) anche cinque tuffatori della 238^a Sq. guidati dal Comandante Sciaudone.

L'obiettivo era la mulattiera Podgorani-Mazani, ma non veniva notato alcun movimento né di truppe né di salmerie, così la formazione permaneva sul cielo della montagna per costringere le postazioni di armi automatiche a sparare e, conseguentemente, individuarle e poterle centrare. Benché assai pericoloso, era questo l'unico modo per rilevare esattamente le piazzole per le vampe di sparo. In-

vitabilmente la formazione di tuffatori venne accolta da un nutritissimo fuoco sul versante Est della Val Desnizza ma dopo lo sgancio degli ordigni da 250 e 50 kg. ed il successivo, lungo mitragliamento, l'apparecchio del Serg. Magg. Di Carlo-1° Av. Arm. Bincelli veniva colpito e si incendiava. I due aviatori italiani riuscivano a lanciarsi in zona controllata da truppe nazionali, presso il paese di

Balzane a circa 30 chilometri da Valona, ed erano tratti in salvo. Gli altri tuffatori dovettero eseguire una sosta tecnica a Valona rientrando a Galatina alle 14.25: dai rapporti risultarono forse colpite due batterie.

Ventiquattrore dopo, alle 9,50 decollavano di nuovo cinque picchiatori della 238ª Sq. col Cap. Sciaudone-1° Av. Miolli, S.Ten. De Regis-Serg.

Lecce-Galatina: il Cap. Larcher con il S.Ten. Livio.



Magg. Catti. Serg. Zagnoli-1° Av. Lupi. S.Ten. Seganti-1° Av. Mazzetti. S.Ten. Mammano-1° Av. Facondini che si portano sul costone Est di Quota 1308 del Trebescines e vi attaccavano attendamenti. La reazione greca fu scarsa e tutti rientrarono indenni alle 11.40. Con un orario anticipato di appena quindici minuti (9.35-11.40), il medesimo obiettivo fu oggetto di incursioni da parte di sei tuffatori della 239ª Sq. che colpirono rifugi campali (tende ecc.): una ricognizione a vista non individuò movimenti significativi di truppe sulle nevralgiche Q. 1308 e 1260. La discreta artiglieria avversaria colpì ai timoni lo *Ju* del Serg. Fabbri.

Dopo giornate di inattività, il 16 febbraio si avevano due missioni pomeridiane: quasi contemporaneamente (14.10-14.15) decollavano sei equipaggi della 238ª Sq. (piloti: Cap. Sciaudone, S.Ten. Seganti, S.Ten. Mammano, Ten. Bertuzzi, Serg. Magg. Ferrarese, S.Ten. De Regis; specialisti, 1° Av. Miolli, Mazzetti, Lupini, Radica, M.llo Fot. Belloni, 1° Av. Di Cuonzo). Da parte sua la gemella 239ª Sq. inviava nove apparecchi (piloti, Cap. Larcher, Ten. Cenni, Ten. Bongiovanni, S.Ten. Livio, S.Ten. Daverio, Ten. Bellocchi, M.llo Mascia, Serg. Gentile, Serg. Fabbri; specialisti, 1° Av. Larese, Busseti, Carpanese, Arditì, Masi, Golinelli, Tempo, Gondolo, Franceschini). Obiettivo per i quindici tuffatori era l'abitato di Arza di Sopra, sulle pendici Nord occidentali del Trebescines, pochi chilometri a Sud della Q. 1308. Vennero sganciati i soliti ordigni da 250 e 50 kg., quindi eseguito un mitragliamento. Il forte vento spirante sulla zona accorciò qualche colpo, mentre altre

bombe caddero sul paese e su postazioni fortificate. L'antiaerea non fu molto consistente tanto che tutti gli apparecchi atterravano a Galatina alle 16.10.

Ancora tempo avverso finché il 26 febbraio tutto il Gruppo poteva partecipare a due azioni: prima partivano sei aerei della 239ª Sq. (10.20), quindi cinque della 238ª Sq. (11.05). I primi con gli equipaggi Ten. Cenni-1° Av. Arditì, Ten. Bellocchi-Av. Sc. Golinelli, S.Ten. Livio-1° Av. Carpanese, S.Ten. Daverio-1° Av. Masi, Serg. Fabbri-1° Av. Musolino, Serg. Gentile-1° Av. Gondolo, avevano come obiettivo la Quota 305 del Trebiscines, cioè lo strapiombo che dominava Clisura (Kelcyre) in Val Vojussa, nonché il ponte ed il nodo stradale di Hani Balaban in Val Desnizza. Il bombardamento si rivelò ben presto arduo poiché nubi basse costringevano i tuffatori a volare bassi, cosa che impediva un'ampia panoramica dei bersagli ed esponeva gli equipaggi al fuoco da terra subito sviluppatosi nutrito e preciso. In Val Desnizza rimaneva colpito il *Picchiatello* del S.Ten. Livio che assieme al gregario doveva rientrare senza sganciare le bombe. La reazione greca era così violenta che alcuni bersagli a Sud di Clisura non potevano essere sorvolati, tuttavia i piloti della 239ª Sq. portarono a termine la missione attaccando il costone ed il ponte presso Hani Balaban, notando forti esplosioni sulla Q. 282. Intorno al ponte la contraerea era meno fitta che non su Clisura, ma proprio su questo bersaglio un velivolo con l'equipaggio S.Ten. Bellocchi-Av. Sc. Golinelli non rientrava in formazione e veniva considerato abbattuto. Infatti la documentazione fotografica del bombardamento rivelava un'esplosione diversa da quella delle bombe e la conferma dell'abbattimento era telegrafata dal Comando Divisionale italiano che riferiva dello *Stuka* precipitato in fiamme. Era la prima perdita della 239ª Sq. e tutti rimasero sgomenti, quasi increduli: certo l'opposizione ellenica si rinforzava costantemente pur se affidata prevalentemente alle armi automatiche campali. Terminata questa missione alle 12.10, poco prima erano decollati (11.05) altri tre *Junkers* della 238ª Sq. coi piloti Cap. Larcher, Serg. Zagnoli, S.Ten. Mammano e gli specialisti Av. Sc. Esposito, 1° Av. Dodaro e Lupi (il Diario di Gruppo annota cinque aerei) che avevano da attaccare il ponte e la rotabile a Sud di Hani Balaban. Un aereo era costretto a rientrare per noie al

Il 97° Gruppo sta decollando da Galatina per una delle consuete missioni. Questo *Stuka* reca un carico di tre ordigni, tutti di tipo tedesco. Pilota, il Cap. Sciaudone responsabile della 238ª Squadriglia.



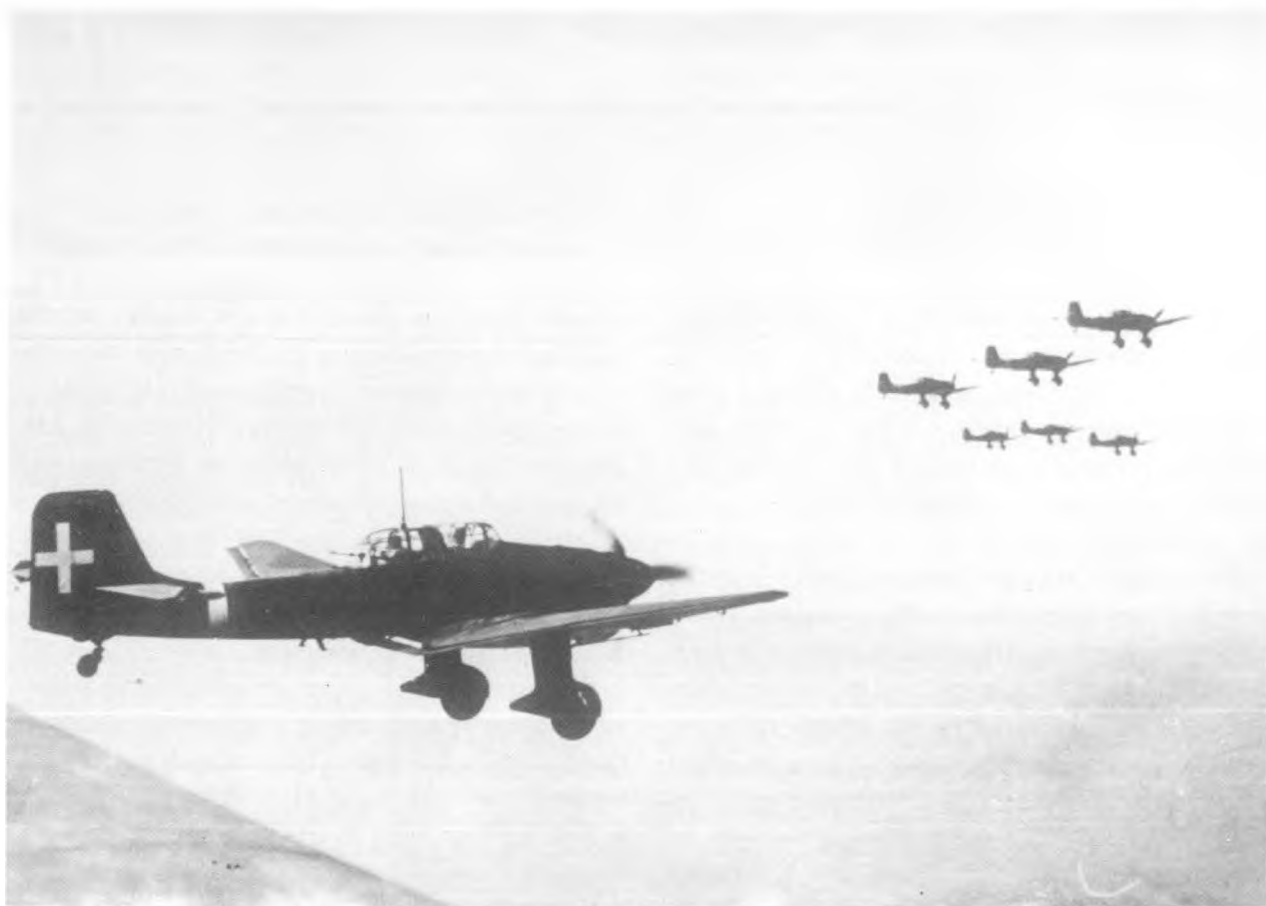
motore mentre gli altri completavano la missione rientrando alle 11.55.

Al 28 febbraio il Gruppo *Larcher* aveva in carico ventisei *Picchiattelli* di cui ventitrè usabili.

Dalla lettura degli obiettivi battuti in questi primi mesi di guerra balcanica combattuti dal 97° Gruppo, si constata come il tratto centro-meridionale del fronte fosse ancora quello più interessato ai bombardamenti degli Ju 87. Himara, Permeti, Butrinto, Cuciari, Borsh e zone limitrofe erano tutti al centro dei movimenti effettuati dalle truppe elleniche che premevano per irrompere verso Valona e Barat attraverso la Val Vojussa. Impegno, quindi, preminentemente tattico, eseguito con sufficiente versatilità dallo Ju 87. Lo sgancio, di norma, era compiuto con picchiate sui 45° e dopo la deflagrazione degli ordigni, seguiva un attento mitragliamento. In definitiva una via di mezzo fra l'assalto ed il bombardamento in picchiata, ed è cosa nota come lo Ju 87, ottimo tuffatore, presentava varie carenze se usato a volo rasente o a bassa quota, sia per lo scarso armamento di lancio, che per deficiente corazzatura ai serbatoi ed all'equipaggio. Al 97° Gr., difatti, erano in carico vari *B-2* che appartenevano al primo lotto consegnato alla R. Aeronautica, quindi senza la protezione poi montata sulla sottoversione *U 3* (sia *B-2* che *R-2*). Il munizionamento di caduta più ovvio per bersagli poco protetti o addirittura campali, era quello impiegato normalmente, cioè ordigni a tempo di deflagrazione comandato dal pilota tipo SC 250 e 50 di fabbricazione germanica. Bombe che permettevano di sganciare da bassa quota e di allontanarsi dal bersaglio prima che l'ordigno esplodesse scagliando una miriade di schegge tutt'intorno. Nel febbraio, come si può constatare dalle note quotidiane, vi furono molti giorni di tempo avverso con neve, pioggia e cielo coperto che imposero ai combattenti sul fronte sacrifici durissimi. Ma l'attività, pur ostacolata, non conobbe soste: quando volare era possibile, tutti gli uomini del Reparto non si concessero riposo e molti piloti e specialisti compirono più missioni al giorno per fornire alle unità del R. Esercito quell'appoggio tattico e quella interdizione dietro le linee greche che sarebbe stata compito più congeniale per una adeguata artiglieria da montagna e divisionale. Ma i cannoni erano estremamente scarsi ed i velivoli della R. Aeronautica, dai caccia, ai bombardieri, vennero impiegati per settimane in compiti loro

poco adatti con forte usura e con risultati, in varie occasioni, non adeguati all'impegno. A parte la naturale impossibilità per un S.M.79 o un Cant. Z.1007 di scendere a bassa quota in una stretta valle, anche gli Ju 87, pur inequivocabilmente più adatti, a volte intervenivano con ritardo o su posizioni abbandonate dai greci per i tempi lunghi intercorrenti fra la richiesta d'appoggio aereo e l'intervento materiale, causa la trafila burocratica che qualsiasi richiesta doveva seguire. È necessario anche rammentare come i bombardieri sulle prime linee compiuti dai tuffatori necessitassero di adeguati segnali di riconoscimento per evitare sganci sui capisaldi italiani. Sarebbe stata necessaria una più ampia cooperazione fra Esercito ed Aeronautica che, indubbiamente, migliorò nel proseguimento della Campagna, pur senza raggiungere quella efficienza auspicabile e completa.

Leggendo le località ove più insistettero gli interventi tattici, si annotano le tragicamente «famose» Quote 1308 e 1260 del Trebescines, le rotabili e le mulattiere intorno Suca, Hani Balaban e Clisura, in Val Vojussa ove premevano le truppe del Gen. Papagos. In considerazione della bassa quota d'intervento, la pericolosità delle armi automatiche contraeree ed anche della fucileria, si accrebbe considerevolmente colpendo a più riprese aerei, provocando danni a bordo fino ad abbattere due velivoli, di cui uno con la perdita dell'equipaggio. Il 9 febbraio vi fu addirittura l'intervento della caccia avversaria, ma in vero l'intercettazione greca e degli Squadroni della RAF, questi ultimi provenienti dall'Egitto per appoggiare la provata Aviazione ellenica, non infastidì praticamente mai l'azione dei tuffatori italiani. E ciò a merito della caccia della R. Aeronautica che mantenne un indiscusso, pur se contrastato, dominio del cielo. Quasi sempre, anziché inviare pattuglie di cacciatori al seguito delle formazioni da bombardamento, si preferiva far «presidiare» la zona interessata alle incursioni da gruppi di monoposti italiani, metodo che in definitiva dette buoni risultati. La disponibilità per i reparti dislocati nelle Puglie, quindi alle dipendenze della 4ª Squadra Aerea, di aeroporti in Albania permetteva ad aerei eventualmente colpiti di usare scali tecnici oltreadriatico, in più la R. Marina aveva messo a disposizione alcune navi e pescherecci di base a Brindisi per eseguire salvataggi in mare. Ma, e lo anticipiamo fin d'ora, nessuno *Stuka* italiano finì nel braccio di mare tra le



Pattuglie di tuffatori del 97° Gruppo Autonomo in volo serrato. Le sezioni di tre aerei, uno dei tipici organici tedeschi, in Germania erano chiamate *Kette*.

Puglie e l'Albania, né venne abbattuto dalla caccia greco-britannica. Solo la contraerea ottenne dei successi e causò danni e perdite ai Gruppi di Tuffatori della R. Aeronautica. Quindi il nemico numero uno degli Ju 87 rimanevano le armi automatiche che, disposte presso gli obiettivi più battuti ed importanti, crearono notevoli problemi. I sergenti greci, uomini addestrati e scaltriti dalla quotidiana esperienza, evitavano accuratamente di aprire il fuoco se sorvolati da caccia o ricognitori per non farsi localizzare poiché i nidi di mitragliatrici potevano essere facilmente occultati negli anfratti rocciosi. Gli *Stuka*, di conseguenza, quando era possibile, si accodavano ai bombardieri plurimotori, certo per centrare accuratamente i bersagli non colpiti dal tiro in quota, ma principalmente per individuare le vampe delle mitragliere pesanti e dei pezzi d'artiglieria. Scoperte le piazzole i *Picchiattelli* potevano attaccare di precisione i limitati e poco visibili obiettivi. «Lavoro» quanto mai rischioso, ma necessario e attuabile, in pratica, solo col tuffatore della Junkers. Fisicamente e psichicamente

tutti gli uomini e gli equipaggi del 97° Gr. si sottoposero a turni di attività, tempo permettendo, molto logoranti: volavano tutti, anche più volte al giorno col Comandante Larcher e i responsabili delle Squadriglie, Cap. Sciaudone e Ten. Cenni, sempre alla guida dei loro uomini. A Galatina, gli specialisti si trovarono ben presto a loro agio con i piccoli segreti dello Ju 87 attuando metodi di lavoro e riparazioni non codificati dai libretti della Ditta germanica. Tutto ciò incuriosì i tecnici tedeschi che per un certo periodo avevano assistito gli specialisti del 96° e 97° Gr., tanto da chiedere che queste riparazioni «arrangiate» fossero illustrate con foto e sommariamente descritte in un apposito album che fu portato in Germania per essere valutato alla Junkers.

All'inizio di marzo l'efficienza del 97° Gr. superava i venti aerei, quindi un'organico lievemente superiore a quello tipo. La situazione strategica generale poteva considerarsi abbastanza stabilizzata e gli ulteriori sforzi ellenici vennero in gran parte bloccati nel febbraio-marzo. Fiducioso sulle possi-

bilità di ripresa delle unità del R. Esercito, il Gen. Gambarà studiò e propose un movimento offensivo in direzione di Klisura. Vari Ufficiali sconsigliarono questa azione preferendo attendere l'attacco concomitante dalla Bulgaria in via di attuazione da parte delle armate tedesche. Ma il Governo di Roma, desideroso di riscattare il fallito attacco del novembre con una vittoria tutta italiana, non offuscata dalla prevedibile soluzione decisiva della *Wehrmacht*, vide con molto favore tale manovra, né il Capo di Stato Maggiore Gen. Cavallero che seguiva personalmente le vicende albanesi si oppose. Così l'azione offensiva venne studiata nei minimi particolari e attuata. In previsione dell'attacco furono rinforzati gli organici della Aeronautica Albania e della 4^a Squadra Aerea. In questa successione di fatti, il 4 marzo la 238^a Sq. del Cap. Sciaudone si spostava con una dozzina di *Stuka*, di cui undici impiegati, a Tirana per essere più a contatto con le zone di appoggio tattico previsto. Un'altra prova che la R. Aeronautica si sentiva più sicura sui propri campi oltre Adriatico e non temeva eccessivamente i bombardieri della RAF. Negli stessi giorni avvenivano vari movimenti di Reparti: in particolare per i tuffatori, la disponibilità di altri Ju 87 nonché l'istruzione di personale a Lonate Pozzolo, consentì la formazione del 101^o Gr. sulle Sq. 208^a e 209^a Sq. del Cap. Romanese con otto *Stuka*, fra il 7 e l'8 marzo, si spostava a Galatina e qui, ricevuti due apparecchi dal 97^o Gr., formò un'organico di dieci aerei. Dal 6 marzo il comando della Squadriglia era stato assunto, su ordine della 4^a Aerea, dal Ten. Bertuzzi e l'Unità assegnata provvisoriamente al 97^o Gruppo.

La prevista manovra su Klisura fu lanciata al mattino del 9 marzo e si protrasse fino al 15 quando il Comando italiano, visti vani i tentativi di sfondare il dispositivo fortificato ellenico, interruppe l'attacco, in pratica, con un nulla di fatto. Indubbiamente la 1^a Armata greca, se aveva in parte perduto le notevoli capacità offensive mostrate nell'inverno che stava passando, purtuttavia manteneva posizioni tattiche e riserve sufficienti per conservare le linee raggiunte. Era perciò inutilmente logorante lanciare ulteriori attacchi con le divisioni italiane, considerando imminente l'intervento germanico cui si doveva accompagnare una parallela offensiva dall'Albania. Bisogna anche rammentare come il valoroso esercito ellenico, pur aiutato da rifornimenti e da un contingente britannico, non

poteva non risentire della lunga, logorante guerra con l'Italia.

Torniamo, ora, alle vicende del Gruppo Larcher ed ai suoi mutamenti d'organico. Tra il 4 ed il 5 marzo la 238^a Sq. passava a Valona alle dipendenze della Aer. Albania (5 marzo) divenendo Autonoma. La *ex* gemella 239^a Sq. riceveva nuovo personale proveniente dal Nucleo di Lonate Pozzolo (S.Ten. Ferraguti, Serg. Magg. Madami, Serg. Magg. Gallo, S.Ten. Steffanina). L'8 marzo il 97^o Gr. riprendeva l'attività bellica con un bombardamento compiuto da sei aerei della 239^a Sq. tra le 16.00 e le 17.50 sul paese di Arza di Sopra. Partivano i piloti Ten. Cenni, Ten. Bongiovanni, i S.Ten. Livio, Daverio, il M.llo Mascia ed il Serg. Gentile che venivano scortati da nove *Saetta* del Gruppo Favini (Gr. 153^o C.T.). L'attacco si svolse regolarmente e venne contrastato da una discreta reazione greca che, tuttavia, non fece danni. Il paese appariva diroccato e senza una palese presenza di truppe avversarie.

Iniziata l'offensiva verso Klisura, il Comando italiano fece intervenire gli *Stuka* nei punti ove maggiore si palesava la resistenza ellenica. La mattina del 9 marzo (ore 8,15) decollavano da Galatina sei *Ju*, erano cinque equipaggi della veterana 239^a Sq. ed uno della nuova 208^a Sq. che iniziava, così, la sua attività bellica aggregata al 97^o Gr. Questo appariva sul diario di Gruppo, viceversa il diario di Squadriglia riporta solo sei velivoli della 239^a Sq. (piloti: Cap. Larcher, S.Ten. Livio, Ten. Bongiovanni, S.Ten. Daverio, M.llo Mascia, Serg. Gentile): questi tuffatori si avventarono sulle difese campali della martoriata Quota 1308 del Trebescines, sganciando il carico bellico verso le 9.00. Gli

In completa tenuta di volo, il Cap. Larcher e il S.Ten. Livio.



equipaggi, molestati da una debole antiaerea, notarono i fanti italiani che attaccavano verso le sommità del monte, appoggiati da un concomitante spezzonamento di bombardieri. Il diroccato abitato di Arza di Sopra era in preda ad incendi. Tutti i velivoli rientrarono verso le 10,20. Nel pomeriggio altra azione «corale» con sette *Junkers* della 239^a Sq. (piloti Cap. Larcher, Ten. Cenni, Ten. Bongiovanni, S.Ten. Daverio, S.Ten. Livio, M.llo Mascia, Serg. Gentile) accompagnati da due velivoli della 208^a Sq. (Cap. Bertuzzi-1° Av. Mot. Mazzetti, Ten. Bigoni-1° Av. Campagnola). In questa occasione non vi sono discordanze fra i diari, quindi effettivamente questa deve considerarsi la prima missione della 208^a Sq. Obiettivo, l'abitato di Suka (o Suca) in val Desnizza che venne raggiunto verso le 13,40; i *Picchiattelli* non si limitarono a sganciare sul paese, ma mitragliarono anche colonne in movimento a Nord di Suca, mentre venivano rilevati spostamenti di truppe sul lato Est della strada Suca-Hani Balaban-Pivari Redis. La missione, conclusasi alle 14,45, fu oggetto di una notevole reazione contraerea da terra, che colpì seriamente l'apparecchio del Ten. Bongiovanni; viceversa la

scorta formata da nove M.C. 200 (153° Gr.) non intervenne. Due giorni dopo, altro bombardamento del Gruppo (8.50-11.00) sul paese di Chief Sofiut; il bersaglio appariva coperto da nubi, quindi venne attaccato l'abitato di Tescisci (N.E. di Hani Balaban). Data l'asprezza della lotta sul fronte, le linee dei due contendenti erano praticamente a contatto, quindi i piloti italiani dovettero attendere ed osservare con la dovuta cura prima di sganciare sui bersagli ellenici. Non venne avvertito fuoco da terra né intervennero i nove Macchi 200 dell'*Asso di Bastoni* di scorta. Gli equipaggi, per la 239^a Sq. Cap. Larcher, Ten. Cenni, Ten. Bongiovanni, S.Ten. Livio, Serg. Gentile; la 208^a Sq. con il Cap. Bertuzzi, il Ten. Bigoni ed il Serg. Salvioli, rientrarono a Galatina verso le 11,00 senza altri problemi (Il diario di Gruppo cita quattro aerei per la 208^a Sq.).

Il 13 ancora missioni sulle fortificazioni del Trebescines tenute con tanto accanimento dagli ellenici; venivano attaccate le Quote 1307, 1308, 1319 e 1392 ove i piloti dei tuffatori scorgevano anche l'azione della artiglieria da montagna italiana.

Sugli obiettivi, tra le 13,30 e le 15,30, andavano

Il Cap. Romanese alla scrivania di lavoro a Lecce. Alle sue spalle, una dettagliata mappa del fronte.



cinque equipaggi della 208ª Sq. (piloti: Cap. Bertuzzi, Ten. Bigoni, S.Ten. Caravaggio, Sergenti Salvioli e Zaffagnini) e sette della 239ª Sq. (piloti: Cap. Larcher, Ten. Cenni, Ten. Bongiovanni, S.Ten. Livio, S.Ten. Daverio, M.llo Mascia, Serg. Magg. Gallo) ove un apparecchio, quello del Serg. Magg. Gallo era colpito e doveva atterrare, in sezione col S.Ten. Livio, a Valona per rifornirsi di carburante. Sulla montagna contesa «appariva» un solitario *Gloster* che tentava di intercettare la pattuglia dei picchiatori, ma era tenuto a distanza dai mitraglieri posteriori. L'aereo da caccia si dirigeva allora verso alcuni Cant. Z.1007 in missione sulla stessa zona. La protezione a queste azioni veniva assicurata, da parte italiana, da monoposti M.C. 200 dell'*Asso di Bastoni* che sorvolavano il cielo in scorta indiretta, difatti, oltre agli Ju 87, gli stessi caccia presero sotto la loro cura anche i B.R.20 (37º Gr.) impegnati in bombardamenti simili. Nella giornata non si ebbe alcuna perdita di *Picchiatelli* dato che anche i due aerei scesi a Valona rientravano regolarmente a Galatina in serata.

Poiché il Comando italiano insisteva nell'offesa, nonostante la strenua resistenza avversaria, il 14 marzo al Gruppo *Larcher* erano ordinate due missioni, una al mattino, ed una pomeridiana. Alle 8.35 andavano sulle postazioni del Trebesines (Quota 1308 e 1392) sette *Junkers* della 239ª Sq. (Cap. Larcher, Ten. Cenni, Ten. Bongiovanni, S.Ten. Daverio, M.llo Mascia, Serg. Magg. Gallo, Serg. Gentile con gli specialisti Carpanese, Bussetti, Musolino, Masi, Pittini, Marini, Gondolo) ed ancora otto della 208ª Sq. (Cap. Bertuzzi, Ten. Ragazzini, Ten. Bigoni, S.Ten. Caravaggio, Serg. Zaffagnini, Serg. Tonelli, Serg. Salvioli, Serg. Bagnari cogli specialisti Mazzetti Campagnola, Zucchelli, Bedogni, Oddo, Longo, Pedrini, Donda) che sganciarono complessivamente quindici SC 250, cinquantasei SC 50 e mitragliarono al suolo (906 proiettili). I bersagli furono colpiti e non si riscontrò movimento di truppe: l'artiglieria greca e la fucileria non furono avvertite e tutti scesero a Galatina alle 10.35. Gli stessi equipaggi vennero chiamati ad un'altra azione simile tra le 14.25 e le 16.25: tutto si svolse regolarmente ed una certa reazione da terra venne rilevata nella Val Desnizza. La protezione era assicurata da cacciatori del 153º Gruppo:

Il 19 marzo, nonostante il tempo certo non bello, nove *Picchiatelli* della 239ª Sq. (piloti: Ten.

Cenni, S.Ten. Ferraguti, S.Ten. Livio, S.Ten. Daverio, Marescialli Acerbi, Mascia, Serg. Magg. Gallo, Serg. Magg. Madami, Serg. Gentile, accompagnati dagli armieri Bussetti, Sterbini, Fasolini, Baroni Innocenzi, Aveni, Bartocci, Boscolo, Arditi, cioè tutti i Capi-Specialisti del Reparto) staccavano le ruote da Galatina alle 9.45 attaccando di sorpresa con sgancio e mitragliamento in volo orizzontale il bivio stradale Hani Vino Casit e la rotabile Suca-Hani Balaban. Erano sganciate bombe da 250 e 50 kg., nonché eseguito un certo mitragliamento su veicoli, truppe e postazioni presso la Q. 313 (strada Suca-Hani Balaban); si notavano anche esplosioni di un deposito di munizioni mitragliato sulla Q. 313. La contraerea ellenica fu assai intensa ed un apparecchio dovette atterrare in sosta tecnica a Valona. Sorvolando la Q. 277 vennero avvistati vari autocarri mimetizzati con teloni mentre sul costone Est della ormai famosa Q. 1308, all'altezza di Hani Balaban, furono notati i resti di un apparecchio Ju 87 precipitato. Molto probabilmente era lo *Junkers* non rientrato il 26 febbraio (azione 46). Anche in tale bombardamento la scorta ai tuffatori del Ten. Cenni venne eseguita da nave *Saetta* del 153º Gr. La missione durò circa due ore con normale atterraggio a Galatina alle 11.35.

Con orari (9.15-11.15) e modalità pressoché identici, il giorno successivo era la volta della 208ª Sq. ad inviare otto equipaggi (Cap. Bertuzzi-1º Av. Mazzetti, Ten. Ragazzini-Serg. Magg. Tobaldi, Ten. Bigoni-Serg. Pedrini, S.Ten. Caravaggio-Serg. Magg. Bedogni, M.llo Berti-Serg. Magg. Simonazzi, Ser. Magg. Bonaschi-1º Av. Lambri, Serg. Salvioli-1º Av. Donda, Serg. Tonelli-1º Av. Zucchelli) sulle Quote 1308 e 1392 del Trebesines (il diario di Gruppo cita anche un apparecchio per la 239ª Sq.). Sempre con ordigni da 250 e 50 chili tipo SC vennero bombardati artiglierie e fortini che furono anche oggetto di mitragliamento. Sorvolando la zona, i piloti e gli specialisti del Gruppo notarono come le truppe italiane, appostate a Nord-Ovest della Q. 1308, risultassero troppo esposte al fuoco greco e ben visibili. Sul mare Adriatico, all'andata ed al ritorno venne avvistato un convoglio italiano scortato da unità navali ed aeree.

Con la sosta imposta alle divisioni del Regio Esercito dalla strenua resistenza ellenica, il fronte riprese una certa calma mentre stavano maturan-



Piloti e specialisti-armieri della 209^a Squadriglia si accingono ad un volo. I velivoli mostrano i distintivi italiani completi, adottati per l'attacco alla Jugoslavia

do altri eventi politici e militari che avrebbero coinvolto altre nazioni nella guerra. Per il momento, liberati dall'appoggio tattico in prima linea, i tuffatori del Comandante Larcher ebbero ordine dalla 4^a Squadra Aerea di intervenire su alcune navi avvistate a Nord di Corfù. Così alle 15,00 del 22 marzo decollavano da Galatina sei apparecchi della 239^a Sq. (piloti Cap. Larcher, Ten. Cenni, S.Ten. Daverio, Serg. Gentile, M.llo Mascia e S.Ten. Livio) per la loro prima missione sul mare. Dopo appena mezz'ora di volo, a Nord della rada di Corfù, furono avvistate due navi mercantili in navigazione presso la costa. Una prima pattuglia di quattro *Picchiattelli* inquadrò i bastimenti: quello più grande si ritenne colpito a prua mentre le altre tre bombe caddero vicinissime allo scafo. La nave si appruò immediatamente imbarcando acqua ed iniziando a bruciare tanto da essere ritenuta affondata.

L'altro bastimento, più piccolo, venne forse colpito con un ordigno mentre l'altro cadeva nei pressi, provocando un incendio a bordo. Questi i risultati dell'attacco con le bombe da 500 chili tipo antinave SD, cioè più corazzate delle campali SC;

vennero anche sganciate ventisei SC 50, ma senza apprezzarne gli effetti. Durante la missione, protetta da caccia del Gruppo *Asso di Bastoni*, venne eseguito un mitragliamento su capannoni della base di Patamas (Ovest di Corfù). Fu anche avvistato a circa 4 km., in coda, un monoplano proveniente da Sud-Est, ma non raggiunse gli *Junkers* italiani che dovettero solo subire una forte e precisa reazione da terra che, tuttavia, non causò danni e i sei apparecchi rientravano a Galatina verso le 16,40.

Nella decade conclusiva di marzo si ebbero altre azioni contro naviglio militare avversario, il 26 ed il 29, con formazioni miste di apparecchi delle due Squadriglie, oppure con due formazioni sempre di mezza dozzina di tuffatori della 208^a e 239^a Sq., come il 29 marzo, ma mai venne trovata traccia delle navi segnalate, nonostante le lunghe esplorazioni. Le unità avversarie erano state avvistate a S.O. dell'isola di Paxos ed a largo di Preveza.

Dalla lettura delle missioni effettuate nel mese di marzo, risulta evidente come le due Squadriglie impiegate col 97° Gr. mantenessero pres-

4 aprile 1941. Di fronte a Corfù viene attaccata e danneggiata una cannoniera greca classe Kyzikos da velivoli della 239ª Squadriglia/97º Gruppo.



sochè invariati gli schemi di appoggio tattico ed interdizione sul retrofronte che avevano caratterizzato tutta l'attività precedente quando, cioè, le truppe italiane erano pressoché costrette sulla difensiva. Oltre a Suca ed obiettivi limitrofi, Vivan Spadarit, Hani Balaban, Tescisci, Arza di Sopra, riva destra del Devoli, molto intensi furono gli attacchi su varie quote, ma principalmente alla 1308, del rilievo montuoso Trebescines ove i greci, arroccati in trinceramenti ed altre opere difensive, resistevano tenacemente alla pressione italiana. Il munizionamento usato era sempre il solito, in considerazione degli obiettivi campali, e le missioni venivano sempre concertate con Gruppi di bombardieri in quota onde dare più peso all'attacco. I caccia avversari fecero come visto, una sola apparizione del tutto innocua quindi se, come spesso accadeva, l'appuntamento coi Macchi 200 del 153º Gr. o con i G.50 del *Raggruppamento Devoli*, non avveniva, non si ebbero a registrare perdite. Nell'ultima decade di

marzo la 239ª e la 208ª Sq. compirono anche alcune azioni contro naviglio individuato presso Corfù e vennero usati ordigni antinave da mezza tonnellata, come logico, pur se gli obiettivi erano di limitato tonnellaggio.

L'aprile 1941 vedeva un'ulteriore rafforzamento delle unità italiane in Albania, difatti la 208ª Sq., momentaneamente aggregata al 97º Gr., passava il 2 aprile a Tirana e formava, con la 238ª Sq., il 101º Gr. A Galatina il Gruppo *Larcher* prendeva in forza lo stesso giorno la 209ª Sq. (Cap. Romanese) con otto Ju 87, Squadriglia giunta nelle Puglie durante il marzo e dedicatasi ad allenamenti in attesa di passare in prima linea.

Il 4 aprile fu una giornata di intensa attività contro naviglio vario rilevato intorno l'isola di Corfù. Alla prima missione parteciparono sei velivoli della 239ª Sq. (ore 10,50-12,35) che sganciarono su un mercantile di medio tonnellaggio sorpreso nel golfo di Delfinico (nei diari citato anche come Dafinico) presso Corfù. Nonostante lo sgancio di sei SD 500, nessun centro venne rilevato pur se un ordigno sembrò avere colpito la prua della nave, senza esplodere. Durante il volo vennero mitragliati capannoni per idrovolanti ed i greci reagirono con una scarsa antiaerea. Tutti i piloti (Cap. Larcher, M.llo Acerbi, Serg. Magg. Madami, M.llo Mascia, S.Ten. Livio, Serg. Magg. Gallo) tornarono a Galatina incolumi. Nel primo pomeriggio (13,25) partirono altri quattro *Stuka* della 239ª Sq. (piloti: Cap. Cenni, Ten. Ragazzini, S.Ten. Daverio e Ferraguti) con due equipaggi della 209ª Sq. per attaccare navi intorno Corfù. Il Cap. Cenni sganciava la sua bomba a volo radente, centrando un bastimento; anche gli altri tre ap-

Campo di Lecce-Galatina. Il Serg. Magg. Tarantola insieme al 1º Av. Fotografo Ricci.



parecchi della 239^a Sq. cercavano di colpire la nave, pur senza centri decisivi. I due apparecchi della 209^a Sq. non eseguivano il bombardamento. I *Picchiatelli* mitragliavano anche l'idroscalo ed impianti adiacenti, poi il volo di rientro che si concludeva alle 15,05. Ma la giornata «navale» del 97° Gr. non era ancora conclusa, infatti tra le 16,05 e le 17,50, sei equipaggi della 239^a Sq. (piloti Cap. Larcher, S.Ten. Livio, Serg. Magg. Gallo, M.llo Mascia, Ten. Bongiovanni, M.llo Acerbi) si portavano sul golfo di Delfinico per bombardare la nave attaccata in vano nella mattinata. Tutti sganciarono le loro bombe da mezza tonnellata a volo rasente colpendo, in una occasione, il bastimento che emise fumo ma non affondò; con tutta probabilità era arrenato. Prima di rientrare vennero a lungo mitragliati (3582 mtg.) alcuni bragozzi ormeggiati presso il mercantile, nonché altri pescherecci in navigazione a Nord della baia di Corfù. Il centro sulla nave arrenata venne attribuito al Maresciallo Mascia col secondo, 1° Av. Bartocci.

Il 6 aprile 1941 avevano inizio le ostilità contro il Regno di Jugoslavia che veniva immediatamente attaccato da Nord, Sud e da Oriente da varie armate dell'Asse. In tal modo l'intero scacchiere balcanico era coinvolto nel conflitto con altre perdite, rovine e danni. La Germania entrava prepotentemente in scena col suo peso militare ed anche politico avendo attirato nella propria orbita anche la Romania, l'Ungheria e la Bulgaria. L'Asse doveva parare la minaccia che un forte contingente britannico, attestandosi in Grecia ed Jugoslavia, con relativa aliquota della RAF avrebbe potuto costituire per i pozzi petroliferi di Ploesti, unica importante fonte di petrolio naturale a disposizione dei tedeschi. A ciò si deve aggiungere la necessità di non avere ostacoli alle spalle per la futura invasione della Russia, pur se tale piano era ancora del tutto segreto. Con l'attacco simultaneo contro il Regno slavo, anche la Regia Aeronautica iniziò tutta una serie di missioni in settori ben determinati per evitare confusione tattica ed errori possibili con i velivoli germanici i cui tipi erano in servizio, assieme a modelli italiani, nelle forze aeree jugoslave. È di questi giorni, tra le altre disposizioni, quella di dipingere il muso dei velivoli dell'Asse di un vistoso colore giallo.

Nella serie di ordini emanati dalla 4^a S.A., il Gruppo *Larcher* decollò alle 13,10 con meta la baia di Cattaro, munita base aero-navale jugosla-

va, già ancoraggio asburgico tra i più importanti. Gli equipaggi avevano come piloti: Larcher, Cenni, Daverio, Livio, Mascia, Acerbi e Gallo coi rispettivi specialisti: Carpanese, Busseti, Ambrosi, Arditi, Sterbini, Faè, Galli. Tutti uomini ed apparecchi della 239^a Sq. armati con ordigni antinave SD 500. Giunti sui bersagli verso le 14,20, i tuffatori cominciarono a scendere in fila indiana individuando varie unità da guerra, installazioni fisse ed idrovolanti alla fonda non mimetizzati. Appena iniziò il carosello, le unità si staccavano dagli ormeggi per non permettere una facile mira, iniziando ad accostare a tutta forza, mentre vari pezzi contraerei aprivano un fuoco vivace e preciso. Vari bombe caddero vicinissime alle fiancate provocando sicuri danni per le onde d'urto subacquee e per schegge. Difatti una nave poggiava visibilmente a dritta e si dirigeva verso terra. Alcuni *Stuka* mitragliavano verso gli idrovolanti ed altre postazioni fisse; durante un passaggio, l'apparecchio del M.llo Mascia-1° Av. Mot. Sterbini (W.Nr. 5773/M.M. 7086) veniva inquadrato da precise raffiche e precipitava sul costone Ovest della baia. Ma anche altri *Picchiatelli* subivano danni, pur potendo rientrare alla base: erano quelli del S.Ten. Daverio che riceveva un proiettile esplosivo presso i timoni provocando uno squarcio di oltre venti centimetri. Anche il Cap. Cenni ebbe un'ala forata. La ricognizione eseguita durante il bombardamento, permise di accertare la presenza di navi mercantili, militari, un sommergibile ed altro naviglio minore. Nella baia di Teodo, altri due mercantili grandi e navi minori. L'artiglieria terrestre e quella delle navi aprì un fuoco molto nutrito e preciso che causò, come visto, l'abbattimento di uno degli equipaggi più noti del 97° Gruppo. La scorta (dodici M.C. 200 del 153° Gr.) non venne impegnata da velivoli jugoslavi. Tutti gli *Stuka* superstiti, cioè otto, rientravano a Galatina verso le 15,45.

Il giorno 10 veniva emanato ordine alla 239^a Sq. di spostarsi sul campo di Jesi con gli apparecchi efficienti e di far giungere il personale di assistenza con apposita autocolonna. Si dovevano evidentemente colpire le installazioni avversarie del medio Adriatico e come base era scelta quella iesina, una delle più antiche d'Italia avendo ospitato nel primo conflitto mondiale dirigibili ed aerei impiegati, i primi nel bombardamento di obiettivi dalmati, i secondi, nella difesa di Ancona e zone limi-



Formazione a cuneo del 97° Gruppo durante la Campagna greco-jugoslava.

trofe da possibili attacchi di idrovolanti austriaci.

Immediatamente, l'11 aprile il Comando Bombardamento *Leone* ordinava che sette Ju 87 colpissero gli apprestamenti di Sebenico. Alle 12.35 partivano dal campo marchigiano gli equipaggi: Cap. Cenni-1° Av. Busseti, Ten. Bongiovanni-Av. Sc. Boscolo, Ten. Ragazzini-1° Av. Musolino, S.Ten. Livio-1° Av. Martini, S.Ten. Daverio-1° Av. Arditi, M.llo Acerbi-1° Av. Pittini, Serg. Magg. Gallo-1° Av. Bartocci che, dopo avere attraversato l'Adriatico in circa un'ora, si tuffavano sugli ancoraggi e gli apprestamenti della nota base dalmata. Tre *Stuka* sganciavano le loro bombe su una torpediniera avvistata nel canale Krka (Sebenico) senza colpirla, pur avendola a lungo mitragliata. Un'altro apparecchio colpiva la rimessa degli idro nella penisola Mandalina, altri sganci avevano come obiettivi un'unità alla fonda a Sud della stessa penisola, il molo prospiciente la stazione ferroviaria, ed un'unità, forse una torpediniera, staccatasi dall'ormeggio. Oltre al bombardamento vero e proprio, erano mitragliati due idrovolanti in ra-

da. Al ritorno alla base compiuto da tutti gli equipaggi, nonostante la nutrita contraerea, il Comandante Cenni riferiva che la torpediniera bombardata dal S.Ten. Daverio era sott'acqua ed emergevano solo gli alberi. Nella mattinata del giorno successivo, alle 7.05, staccavano le ruote dalla pista iesina ancora sette *Picchiattelli* con gli stessi piloti e, dopo un'oretta, colpivano ancora gli apprestamenti di Sebenico. Due apparecchi sganciavano su una nave appoggio idrovolanti, la *Zmaj*, ormeggiata presso un molo adiacente la stazione ferroviaria ritenendola colpita. Un'altra coppia di tuffatori sganciava e mitragliava su alcuni piccoli natanti al largo dell'Isola Zuri mentre altri piloti colpivano apprestamenti ed unità alla fonda, oltre la stazione. Durante la missione sulla baia dalmata, le postazioni contraeree aprirono un fuoco assai fitto che colpì lo Ju 87 del M.llo Acerbi-1° Av. Pittini mentre, sembra per avaria al motore, si perse lo *Ju* del Ten. Bongiovanni-Av. Sc. Boscolo. Il velivolo del Ten. Bongiovanni nel tentativo di ammaraggio capottava: il Ten. Ragazzini che aveva seguito la



Questa foto, alquanto ingrandita, coglie la nave-appoggio idrovolanti della Reale Marina jugoslava **Zmaj** ormeggiata ad uno dei moli prospicienti la stazione ferroviaria di Sebenico. La bomba, appena sganciata, sta per danneggiare l'unità. La **Zmaj** stazzava 1870 t. ed era stata costruita ad Amburgo nel 1928/1930 dai Cantieri Deutsche Werft.

manovra, lanciò il proprio battellino poi dovette dirigersi verso Zara per compiere un'atterraggio d'emergenza causa la scarsità di carburante. Nella manovra, lo *Junkers* urtava un cordolo in cemento che faceva cedere la gamba di forza destra del carrello, senza causare danni all'equipaggio. Il M.llo Acerbi scendeva presso Sebenico e poteva rientrare alla Squadriglia a guerra conclusa. Gli altri *Stuka* atterravano ad Jesi verso le 9.15 indenni. Alla ricerca dell'equipaggio sceso in mare veniva inviato un idro Cant. Z.506 della base di Puntisella che compì esplorazioni al mattino del 13 aprile, ma nulla venne avvistato: nella giornata successiva i sei Ju 87 superstiti del Comandante Cenni ripartivano per Lecce-Galatina.

Questa «trasferta» era costata due piloti e due specialisti, un pedaggio duro che confermava l'accrescersi dei pericoli e l'asprezza della lotta. I velivoli perduti erano addirittura tre poiché anche quello del Ten. Ragazzini non poté essere subito recuperato.

Sullo scacchiere balcanico, intanto, si compivano gli ultimi eventi della campagna iniziata sei mesi prima: i greci, nonostante l'eroica resistenza e gli aiuti Alleati, erano sul punto di crollare sotto la pressione tedesca da Nord ed italiana da Sud-Ovest. Gli jugoslavi, anch'essi, attaccati da più parti non potevano più a lungo sostenere l'impari lotta.

Con il Gruppo di nuovo unito, il 19 aprile riprendevano i bombardamenti del 97° su bersagli terrestri: tra le 9.20 e le 12.10, cinque piloti della 239ª Sq. (Cenni, Daverio, Steffanina, Ferraguti, Gallo, Fabbri) e tre della 209ª Sq. (Romanese, Brambilla e Tarantola: questi partiti alle 9.40) si portavano su un ponte a Nord di Giannina sganciando, anche a volo rasente, bombe da 250 kg. sulla testata Sud-Ovest del manufatto, interrompendolo (constatati sette centri). Si eseguì anche un mitragliamento di autoveicoli e baraccamenti a Nord-Est e Nord-Ovest di Giannina. I piloti e gli specialisti osservarono e riferirono la palude allaga-

Danni non particolarmente seri per il Picchiatello del Ten. Ragazzini atterrato in emergenza presso Zara in seguito ad esaurimento del carburante. E' il 12 aprile 1941.





Con l'invasione della Jugoslavia tutti i Balcani sono nella morsa della guerra. Tre **Stuka** del 97° Gruppo rientrano da una missione.

Aviatori della 209^a Squadriglia. Da sinistra: Serg. Bartolomasi, Cap. Romanese, Serg. Carnero.



ta e altri veicoli in transito lungo la costiera della stessa palude. Nel lungo volo non si ebbe reazione da terra. Nello stesso pomeriggio (15,55-18,15) venne eseguito un lungo attacco contro salmerie e automezzi in movimento od in sosta a Sud di Doliana, sulla strada di fondo valle del Drin; altri concentramenti di carriaggi e veicoli erano osservati in movimento a Sud del Golfo di Palermo mentre, superate le linee del fronte in pieno movimento, i *Picchiatelli* sorvolavano colonne italiane in marcia.

In complesso, tra il bombardamento ed il mitragliamento, si reputarono colpiti e messi fuori uso varie decine di mezzi. A questi assalti pomeridiani parteciparono i piloti Larcher, Cenni, Daverio, Steffanina, Gallo, Madami, per la 239^a Sq., mentre con la gemella 209^a Sq. erano Romanese, Brambilla, Tarantola e Ragonese. La scorta venne fornita

da Macchi 200 dell'*Asso di Bastoni*, ma gli unici danni li subirono gli apparecchi del S.Ten. Daverio e del Serg. Magg. Tarantola per proiettili da 20 mm.

Ci si avviava al «gran finale», per usare il gergo teatrale, della Campagna balcanica e le azioni di terra e dal cielo assumevano un ritmo convulso per non dare tregua ad un nemico che aveva opposta così strenua opposizione, ma che ora pareva sull'orlo del crollo. Il 20 aprile ancora due missioni nella giornata: al mattino (9,00-11,30) decollavano undici *Stuka* (209^a Sq. coi piloti Romanese, Raggazzini, Tarantola e Fabbri; la 239^a Sq. con i piloti Larcher, Daverio, Ferraguti, Castagnini, Gallo, Cenni e Fabbri) per attaccare parcheggi di veicoli segnalati a Sud di Doliana. L'obiettivo venne centrato con bombe e mitragliato, ma i *Picchiatelli* si accanirono anche su colonne in ripiegamento sulla

Momenti di distensione al rientro da un volo bellico. Da sinistra: Ten. Ragonese, 1° Av. Busseti (fedele "secondo" di Cenni), Cap. Cenni, Serg. Mangano.



strada Kalibaki-Giannina sempre con risultati ben visibili. Sulla via del ritorno vennero avvistate truppe italiane mentre stavano entrando a Porto Edda. La reazione greca colpì l'aereo del Serg. Castagnini che, però, rientrò a Galatina con gli altri. A Valona, invece, dovettero scendere per scarsità di carburante il Com.te Romanese ed il Serg. Magg. Tarantola. Nel pomeriggio (15,10-17,55) ancora dieci picchiatori del Gruppo si portarono a volo radente per cercare di centrare il «famoso» ponte di Perati che ora stava smaltendo il traffico delle colonne elleniche in ripiegamento. La struttura del manufatto non venne centrata, ma alcuni ordigni vennero sganciati sul ponte di Borsani (7 km. a Sud di Perati) nonché lunghi mitragliamenti sugli obiettivi in transito, certo numerosi. Si rammenta che oltre alle bombe, anche da 50 kg., sganciate nelle due missioni, al mattino furono sparati 5824 proiettili ed il pomeriggio altri 4386; più assalti che i bombardamenti di precisione. I capi equipaggio dell'azione pomeridiana furono: 209^a Sq. Ragazzini, Ragonese, Brambilla; 239^a Sq. Cenni, Daverio, Larcher, Fabbri, Gallo, Castagnini e Dagnino. Le batterie avversarie, anch'esse oggetto di attacchi, colpirono gli apparecchi del Comandante Larcher, del S.Ten. Daverio, del M.llo Gallo e del Serg. Fabbri. Il rientro a Galatina, tuttavia, avvenne al completo.

Il 21 aprile iniziava con la consueta missione mattutina (10,20-13,00) portata da otto velivoli (209^a Sq. Cap. Romanese-1° Av. Ricci, S.Ten. Longoni-Serg. Magg. Bellocchi, Serg. Bartolomasi-Av. Sc. Saraceni, Serg. Mangano-1° Av. Di Primo; 239^a Sq. Cap. Larcher-1° Av. Carpanese, Cap. Cenni-1° Av. Busseti, S.Ten. Daverio-1° Av. Fasolini, S.Ten. Ferraguti-1° Av. Franceschini) che assaltavano con bombe e le armi di bordo parcheggi di automezzi individuati 3 km. a Sud del bivio di Kalibaki. Subito si sviluppò un forte incendio e si contarono alcune decine di veicoli colpiti e distrutti, era stato centrato anche un deposito di carburante.

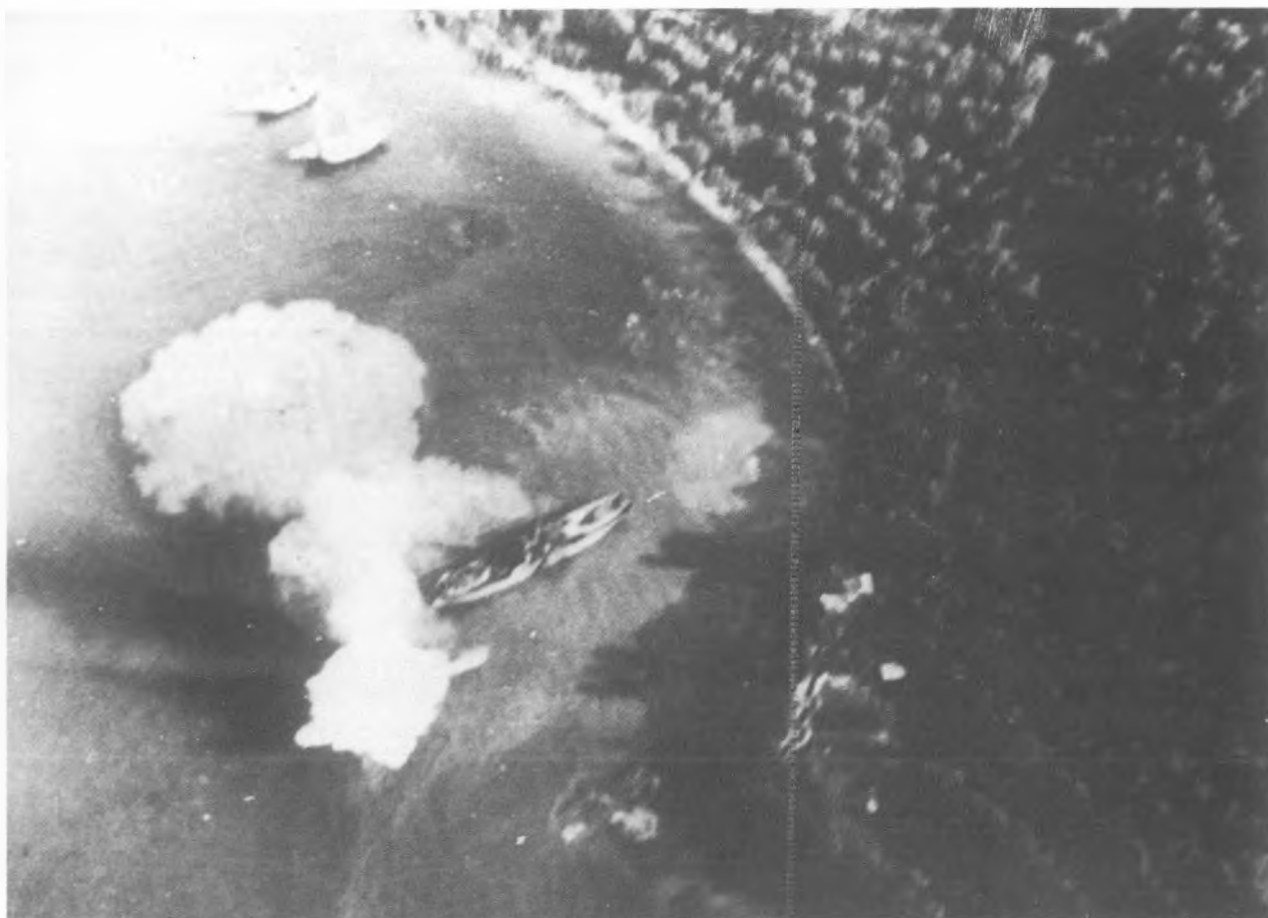
Nel pomeriggio si ebbero varie azioni: alle 13,00 (rientro alle 15,20) decollavano tre aerei; due equipaggi della 209^a Sq. ed uno della 239^a Sq. (M.llo Acerbi-1° Av. Arm. Faè) per compiere una ricognizione offensiva contro navi nella baia di Corfù ma vennero avvistati i relitti dei mercantili colpiti nelle precedenti missioni antinave del Gruppo *Larcher*, quindi si evitò di sprecare munizioni

ed i velivoli rientrarono a Galatina indenni, nonostante una debole reazione sulla città ionica. Con scopi simili decollavano alle 14,20 altri tre Ju 87 della 239^a Sq. (Cap. Cenni-1° Av. Busseti, S.Ten. Daverio-S.Ten. Steffanina, Serg. Fabbri-1° Av. Musolino) che avvistavano il bastimento già danneggiato ed arenato il 4 aprile. Il Cap. Cenni lo attaccava con estrema precisione e la bomba da 500 chili lo spaccava in due tronconi. L'azione conclusiva dell'intero ciclo era portata da sei *Picchiattelli* (209^a Sq. Cap. Romanese-1° Av. Ricci, S.Ten. Longoni-Av. Sc. Bertuzzo, Serg. Bartolomasi-1° Av. Falasco; 239^a Sq. Cap. Larcher-1° Av. Carpanese, Serg. Magg. Gallo-1° Av. Mattioli, M.llo Acerbi-1° Av. Pittini) che, dopo avere decollato alle 16,00 da Galatina, attraversavano l'Adriatico sganciando e mitragliando sul paese di Ktjasmata. Nel volo erano scortati da vari Macchi 200 del 153° Gruppo che anch'essi, liberi dalla scorta per mancanza di opposizione avversaria, mitragliavano al suolo ripetutamente. Dopo due ore e venticinque di volo, cinque *Junkers* rientravano a Galatina senza alcun danno.

La Jugoslavia chiedeva la resa il 22 aprile mentre la Grecia vedeva le sue difese settentrionali ed orientali travolte dalle divisioni germaniche: il corpo di spedizione del Commonwealth era anch'esso in rotta e cercava di salvare il salvabile sotto la protezione della Royal Navy che, tuttavia, pativa perdite durissime. Poi anche il Regno di Grecia chiese l'armistizio e i Balcani cadevano interamente sotto il controllo dell'Asse. Unica appendice di «rappresentanza» a seguito di questa guerra, la parata aerea nel cielo di Brindisi cui partecipò la 209^a Sq.

Commentando l'attività compiuta in aprile, si rileva come il tema tattico rimase assolutamente invariato: attacchi di precisioni ed assalti. All'inizio del mese si svolsero alcune azioni antinave specialmente da parte del Cap. Cenni con i velivoli della sua 239^a Sq. intorno a Corfù per ostacolare il traffico di piccolo cabotaggio compiuto dai greci con mercantili di limitato tonnellaggio e bragozzi nonché unità leggere.

Come si può leggere dalle note giornaliere, il Cap. Cenni attaccava spesso a volo rasente; era questo un metodo da lui stesso approfondito e messo a punto, poi usato anche da altri membri del Reparto. Questo sistema si basava sullo spiatellamento dell'ordigno sulla superficie del mare



Momenti delle missioni su naviglio avversario compiute da Ju 87 del Gruppo **Larcher** sul finire della Campagna balcanica. Nella prima immagine, scattata il 4 aprile 1941, si vede la deflagrazione di bombe antinave presso un piccolo mercantile incagliato. Nell'altra foto, la stessa nave definitivamente distrutta il 21 dello stesso mese con bomba da mezza tonnellata.



per far sì che la bomba colpisse il bersaglio sulla fiancata, deflagrando. Era un po' come lanciare un sasso piatto per farlo saltare sulla superficie liquida di uno stagno, un giochetto che tutti abbiamo fatto. In vero lo Ju 87, così usato, poteva definirsi molto vicino ad un pseudo silurante, anche se il potere penetrante della bomba corazzata veniva ad essere praticamente annullato. Tuttavia il «metodo Cenni» aveva possibilità di successo specie contro unità leggere e mercantili. Con la conclusione della Campagna, tutte le Squadriglie della R. Aeronautica, ed a maggior ragione quelle degli *Stuka*, vennero coinvolte in missioni contro truppe in ritirata, ammassamenti di salmerie, veicoli incolonnati lungo le strade di fondo valle ecc., in pratica assalti e ancora assalti sempre rischiosi per la reazione antiaerea greca che, pur nella difficile fase del ripiegamento, non tralasciava di farsi viva.

Al termine di questa lunga guerra, sarebbe utile un bilancio delle unità avversarie affondate e danneggiate in Grecia ed Jugoslavia dai tuffatori, ma un panorama preciso non ci è stato possibile farlo,

nonostante le ricerche. Possiamo solo dare una visione generale delle navi colpite nelle settimane di più intensa attività su obiettivi marittimi della costa orientale adriatica e jonica. Tra il 6 ed il 15 aprile bombardieri italiani affondarono i posamine jugoslavi *Orao*, *Sokol*, *Kobac*, oltre al dragamine *Maliska*. Alla resa della Jugoslavia vennero catturate varie unità a Cattaro e Sebenico, alcune di queste intatte, ma altre danneggiate sia dagli equipaggi, sia da bombardamenti italiani: rammentiamo i sommergibili *Zagreb*, *Smah*, *Osvetnik* e *Hrabi*; l'incrociatore *Daknacija*, i cacciatorpediniere *Dubrovnik* (poi RN *Premuda*), *Beograd* (poi RN *Sebenico*), *Ljubljana* (poi RN *Lubiana*); la nave appoggio idrovolanti *Zmaj*. A queste unità va aggiunto altro naviglio minore, come diverse cannoniere e motosiluranti di varie stazze e produzione: le cannoniere provenivano addirittura dalla marina asburgica. Tra queste navi vi sono certamente quelle colpite ed affondate dagli *Stuka* del 97° Gruppo sia a Sebenico che Cattaro ma, poiché contro quelle basi navali agirono anche bombar-

Fasi conclusive della guerra di Grecia. Aerei delle due Squadriglie del 97° sganciano e mitragliano su automezzi parcheggiati presso Kalibaki, (21 aprile 1941).





Sezioni del 97° Gruppo dirigono, in lieve affondatura, verso unità leggere. Non è l'attacco contro una nave avversaria ma una "puntata" collettiva sulla torpediniera R.N. *Altair* (Classe *Spica*) in navigazione nell'Adriatico.

dieri plurimotori della 2^a e 4^a Squadra Aerea, è impossibile un riscontro completo ed obiettivo. Dalla documentazione fotografica eseguita nell'attacco intorno a Corfu il 4 aprile, vennero danneggiati una cannoniera greca classe *Kyzikos* ed un trasporto nel golfo di Delfinico. L'Ammiragliato britannico denuncia quel giorno l'affondamento in posizione imprecisata del mercantile ellenico *Sussanna* da tonn. 932 ad opera di siluranti. L'errore potrebbe essere stato causato dall'attacco dei *Picchiattelli* col «metodo Cenni». Lo stesso piroscampo fu attaccato e definitivamente distrutto con un'ordigno da 500 chili ad opera del Cap. Cenni il 21 aprile '41.

Con la fine della guerra ad oriente, terminava anche il logorante impegno di aerocooperazione che in lunghi mesi aveva messo a dura prova macchine ed uomini, prima col 96° Gr., poi con il 97° ed il 101°. Rimanevano aperti gli scacchieri di Malta-Mediterraneo e della Libia e appunto colà

furono destinati i due Reparti: il 97° Gr. in Africa Settentrionale ed il 101° Gr. in Sicilia.

Dopo un ovvio, ma brevissimo periodo di riposo e di riassetto dei mezzi, dotata interamente di Ju 87 R-2 (attrezzati per il deserto come R-5), una Squadriglia del Gruppo *Larcher*, precisamente la 239^a Sq., venne inviata in Cirenaica per sostituire il 96° Gruppo del Cap. Ercolani, ridotto alla sola 236^a Sq. divenuta Autonoma e praticamente senza velivoli usabili dal 7 maggio '41. Tutti gli *Stuka* (in versione R-2) erano stati messi fuori uso, sì dalla opposizione avversaria, ma certo più dal clima e dalla sabbia poiché i *grande autonomia* del Cap. Ercolani, giunti in Libia nel febbraio '41, erano tutti privi di qualsiasi apparato per le zone tropicali e sabbiose. Chi ha prestato servizio sui campi libici, specie quelli di prima linea, ricorda l'ossessionante bagliore del sole, il paesaggio riarso e allucinante, la sabbia rossa, sottile, impalpabile, quasi una polvere, che penetrava in ogni dove,

smerigliando e mettendo fuori uso macchinari, congegni, strumenti, tutto, insomma. Le basi, anche quelle più note, se si eccettuano i pochi campi veramente attrezzati con alloggi, capannoni e piste, erano solo delle spianate sassose e polverose che nulla avevano di accogliente, ma tutto era posticcio e rimediato. Gli alloggi, il Comando, le officine, venivano quasi sempre sistemate in case coloniche abbandonate, quando c'erano, o in capanne rudimentali o in tende. La protezione dagli attacchi britannici, a parte la scarsa antiaerea italiana ed il possibile intervento dei caccia italo-tedeschi, era, diremmo «passiva», cioè ottenuta con trincee e piccoli rifugi scavati ai margini della base. Ma tutto quanto faticosamente messo in atto con casematte, posti di blocco, batterie di armi automatiche, pezzi d'artiglieria di medio calibro e pattuglie d'intercettatori, dette risultati quanto mai aleatori ed in molti casi vani. Le incursioni a media quota ed a volo rasente dei velivoli avversari, nonché le scorribande delle camionette dei SAS e LRDG (SAS = Special Air Service, Servizio Ae-

reo Speciale; LRDG = Long Range Desert Group, Gruppi del Deserto per Grandi Distanze: in definitiva unità speciali di sabotatori della RAF e del Royal Army) non ebbero quasi mai adeguata opposizione, del resto difficilmente attuabile per la particolare situazione orografica dei luoghi e la precarietà del fronte, privo, tra l'altro, di un cardine chiuso interno. La vita dei piloti italiani era, a detta di tutti, la meno confortevole, se si può usare un tale vocabolo in simili eventi, tra quelle dei beligeranti, sia gli alleati tedeschi o gli avversari del Commonwealth. Questo l'ambiente che attendeva il Gruppo *Larcher*, con i suoi uomini, i suoi apparecchi.

Come si è accennato, la prima Squadriglia a ricevere ordine di trasferirsi in Africa Settentrionale fu la 239ª del Cap. Cenni: siamo al 7 maggio '41 e la 209ª, sempre a Galatina col Comando di Gruppo, cedeva alla gemella Squadriglia i piloti Ten. Ragazzini, S.Ten. Rocco, Serg. Magg. Tarantola, Serg. Castagnini, Serg. Lastrucci, Serg. Dagnino e riceveva altro personale in eccedenza che

Il mitragliere-fotografo del Serg. Magg. Tarantola (239ª Squadriglia Aut.) ha così documentato un attacco a volo radente su mezzi meccanizzati britannici. (Marmarica, maggio 1941).



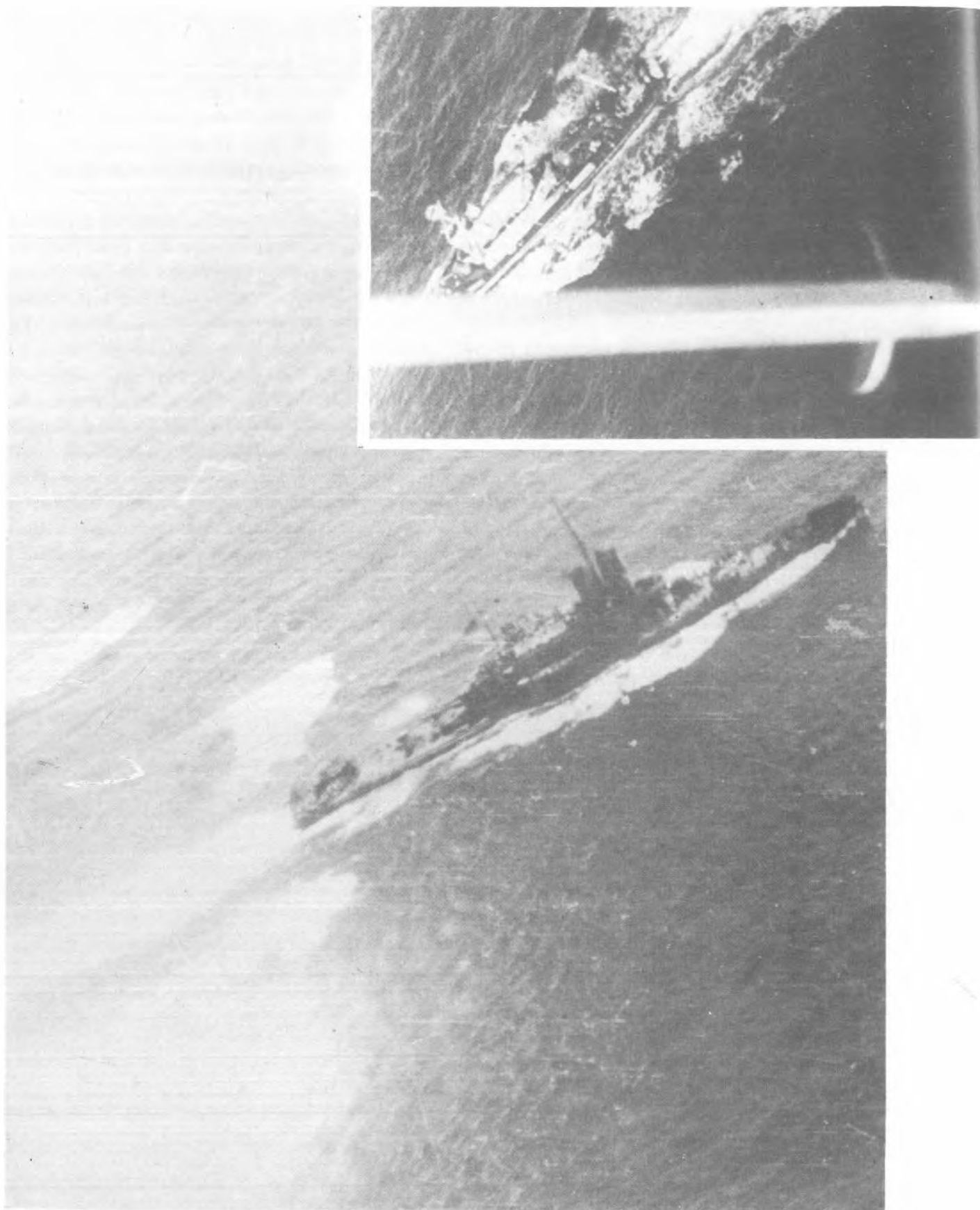
poteva rimanere al momento in Patria. Alle 11.45 partivano dieci *Junkers* alla volta di Comiso ove vi atterravano dopo tre ore: con la 239^a Sq. anche il Savoia Marchetti S.81 con personale specialista. Altro materiale ed uomini della Squadriglia avevano lasciato Galatina a bordo di due capaci S.M. 82 dei SAS ma durante l'attraversata del Canale di Sicilia uno dei due trimotori (il 609-9) era stato intercettato ed abbattuto in mare. Il pilota dell'S.M. 82 riusciva a compiere un fortunoso ammaraggio per cercare di porre in salvo quanti più uomini era possibile, ma i bimotori della RAF si accanivano anche contro il relitto galleggiante provocando varie vittime. Da Linosa partiva un peschereccio per recuperare i naufraghi giungendo sul luogo dopo ore quando tredici specialisti e uomini di manovra della 239^a Sq. erano spariti tra le onde. Un colpo per l'Unità e certo un'avvisaglia della durezza con cui si combatteva la guerra in Africa e sul Mediterraneo. Gli *Junkers* del Cap. Cenni, una volta a Comiso, compirono una crociera offensiva in cerca di unità avversarie ad Est di Linosa il 9 maggio, senza nulla avvistare, poi alle 14.10 dell'11 i dieci apparecchi decollavano dalla

base siciliana per raggiungere Castel Benito (Tripoli) alle 17.30, un tuffatore doveva scendere a Pantelleria per noie al motore (M. Ilo Gallo-Serg. Magg. Salussolia). La base operativa della Squadriglia sarebbe stata Derna, base raggiunta dagli *Stuka* e dal S.81 tra il 21 ed il 25 maggio: vi furono, difatti, contrattempi ad alcuni velivoli per noie varie. Mentre il Comando del 97^o Gr. Aut. restava a Galatina con la 209^a Sq., la 239^a Sq. diveniva autonoma il 15 maggio: certo una decisione organizzativa più adatta alle esigenze del fronte libico.

La situazione strategica vedeva le linee stabilizzate presso Sollum mentre la piazzaforte di Tobruch era rimasta nelle mani dei britannici. La controffensiva del Gen. Rommel, susseguente alla ritirata italiana dell'inverno 1940-41, benché abilmente condotta, aveva ottenuto solo il ristabilimento della situazione precedente, ma le riserve Alleate messe in campo avevano consentito di bloccare la penetrazione degli italo-tedeschi verso l'Egitto e di mantenere la preziosa «spina nel fianco» di Tobruch. Con un simile panorama tattico, i Reparti di Ju 87 stanziati nel settore, sia italiani che i più numerosi ed organizzati germanici, dove-

Con il bersaglio colpito e in affondamento, i tuffatori del Cap. Cenni hanno eseguito un "passaggio" sulla nave. Dovebbe trattarsi della portarifornimenti *Helka* sorpresa, il 25 maggio 1941, al largo di Marsa Lucch (Africa Settentrionale).





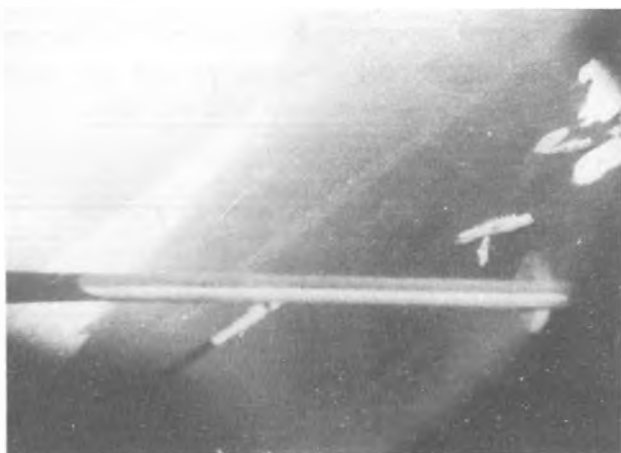
Attacco spiantellante e sorvolo a bassissima quota della cannoniera fluviale HMS *Aphis* (classe omonima) da parte di picchiatori della 239^a Sq./Aut. (26 maggio 1941).

vano battere le installazioni portuali, la cinta fortificata e le navi che facevano la spola, tra Alessandria ed il porto di Tobruch, cariche di rifornimenti per le truppe assediate. A ciò va aggiunto l'appoggio ai celeri dell'Asse od il contrasto alle manovre degli stessi mezzi avversari.

Dato che la 239^a Sq. era divenuta Autonoma, accenneremo brevemente alla sua attività *extra* Gruppo *Larcher*. Nei giorni di azioni in prima linea (25 maggio-18 luglio) gli uomini del Cap. Cenni non lesinarono impegno ed abnegazione. Le loro missioni si svolsero quasi sempre in concomitanza con i Geswader del Corpo Aereo Tedesco meritandosi spesso l'elogio dei comandi dell'Asse. Particolarmente degne di nota le azioni su Tobruch e contro le navi Alleate che portarono all'affondamento del cacciatorpediniere australiano *Waterhem*, dell'avviso-scorta *Auckland* e, con tutta probabilità della nave porta-rifornimenti *Helka*, a ciò si aggiunga il danneggiamento di varie altre navi. Le perdite furono, inevitabilmente, assai dure e caddero alcuni tra gli aviatori più noti del 97° Gruppo, come il S.Ten. Daverio, il Ten. Livio ed il M.llo Gallo con gli specialisti Tempo, Masi, Gondolo.

Quando la Squadriglia arretrò a Bengasi perché esausta della continua attività, con gli uomini stanchi ed i velivoli al limite delle possibilità di volo, tornò a far parte del 97° Gr. Aut. compiendo, dalla base cirenaica, un'attività assai diversa da quella del bombardamento e dell'assalto: la scorta al traffico da e per Bengasi e la lotta antisom. Un'attività forse meno spossante e nervosa, ma non poco logorante e spesso noiosa. In questi

Picchiatelli nella rada di Tobruch martellano naviglio alla fonda.

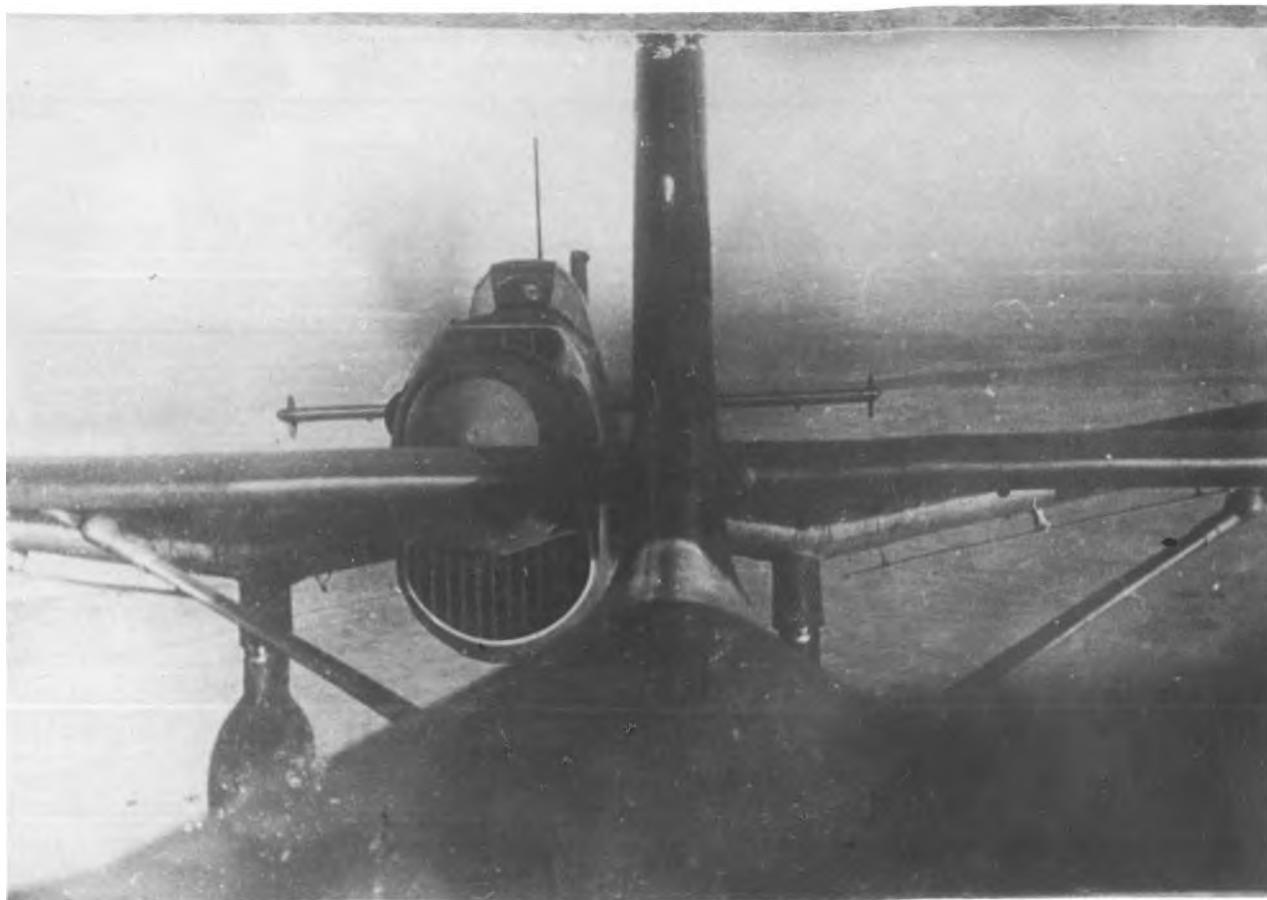


Fronte libico: estate 1941. Al centro, il Gen. Aimone Cat, Comandante della 5^a Squadra Aerea, si intrattiene con alcuni piloti dei bombardieri a tuffo

giorni di fine luglio-agosto, alcuni *Stuka* vennero avviati alle officine di Castel Benito o addirittura in Italia per le grandi revisioni assolutamente indispensabili per cellule e motori.

Sull'aeroporto bengasino la 239^a Sq. poté compiere un'attività alquanto ridotta per l'esiguità della linea e la mancanza d'istruzione specifica al personale. Sarebbe occorsa una maggiore disponibilità di velivoli, di ricambi ed un'adeguato allenamento al volo d'altura e notturno. Si tentò qualche cosa in questo senso ma con fini assai limitati. Tra il luglio e l'ottobre '41 vennero compiute alcune perlustrazioni alla ricerca di sommergibili avversari avvistati intorno agli approcci per Bengasi o pretezioni di convogli in arrivo. L'azione più significativa fu quella del 28 luglio quando alcuni R-5 in perlustrazione offensiva individuarono un battello subacqueo britannico e lo inquadrarono, in superficie, con alcune bombe di profondità. I piloti e gli armieri degli *Stuka* ritennero di avere colpito ed affondato l'unità: ricognizioni compiute nella giornata successiva confermavano chiazze di nafta e relitti al largo delle secche di Ghemines (Bengasi). La Royal Navy non denuncia alcun sommergibile colpito ed affondato il 28 luglio ma lamenta la perdita di un chiattono da sbarco.

Mentre la 239^a Sq., prima, Aut., poi reintegrata del 97° Gr. agiva su Tobruch e nelle scorte e ricognizioni, la gemella 209^a Sq. col Comando di Gruppo riceveva ordine di trasferirsi in Libia il 25 giugno per avvicinare gli uomini del Comandante Cenni in prima linea. In attesa di partire, gli specialisti iniziarono ed intensificarono tutti quegli



Durante la fase di rientro da un volo di guerra lo *Stuka* del Serg. Magg. Tarantola "fa il fanalino" ad un sezionario. Il velivolo ha l'ogiva rossa e la fascia anteriore gialla della Campagna jugoslava.

adempimenti tecnici, organizzativi ed anche burocratici necessari al trasferimento dell'Unità oltremare: difatti il 3 luglio ed il 5 partivano due coppie di S.M.82 con ricambi e specialisti, diretti a Bengasi. Con tali trimotori si avviavano in ASI anche i nuovi piloti della 209ª Sq. provenienti dal Nucleo di Lonate Pozzolo: Cap. Orlandini, Cap. Zanazzo,

Un po' di "caccia grossa" in Libia. Il Cap. Cenni ed il Serg. Magg. Tarantola mostrano la preda: una innoqua ma prelibata gazzella.



Ten. Domizioli, M. Ilo Giunta, Serg. Spirito. Questo stesso giorno, precisamente alle 08,30, decollavano da Lecce-Galatina, dieci *Picchiattelli* della Squadriglia, diretti a Trapani-Milo, prima tappa verso la Libia. Un velivolo subiva danni in atterraggio e, nel ripararlo, causava ritardo nella partenza di tutta la pattuglia. Dopo due giorni di sosta in Sicilia, l'8 luglio potevano partire i dieci apparecchi per la solita rotta di sicurezza Pantelleria-Cherchenna-Tripolitania (Castel Benito). Nel volo su mare, i tuffatori venivano accompagnati da un idro Cant. Z.506 (soccorso) e da due caccia C.R.42 stanziati a Pantelleria. Il volo non ebbe sussulti di sorta, solamente due *Stuka* sostarono a Pantelleria per noie ai motori e dovettero addirittura rientrare a Trapani per essere riparati da specialisti del 101º Gr. Aut. B.a.T. anch'esso su Ju 87. Con alcuni intoppi tecnici (avarie varie ai motori ed alle cellule) la 209ª Sq. giungeva a Derna dopo tappe a Castel Benito, Tamet, Bengasi, con otto *Junkers* a grande autonomia avvicinando la 239ª Sq. che contemporaneamente arretrava al K.2 (Bengasi) riunendosi al Comando del 97º Gruppo.

Si potrebbe dire... neanche il tempo di prender fiato... ed ecco il 21 luglio la prima missione sul fronte nuovo ed inusitato per gli uomini del Comandante Romanese.

Su direttiva del Comando Settore Est, gli otto *Stuka* della 209^a Sq. effettuarono una ricognizione armata sulla zona di Tobruch e gli aeroporti circostanti. Scortati da M.C.200 (sei) del 153^o Gr. e da due *Freccia*, non si ebbero particolarità da segnalare. Dopo otto giorni, il 29 luglio; la Squadriglia si trasferiva temporaneamente a Gambut per agire innanzi a Sidi el Barrani assieme ad aerei germanici in missione antinavale. La formazione, composta da sei *Picchiattelli* italiani, dodici tedeschi e la scorta da vari Me 109, avvistava il convoglio britannico navigante ad Est di Capo Ras Azzaz. I tuffatori scelsero i loro bersagli sganciando bombe antinave da 500 chili (a ritardo) dichiarando di avere affondato due navi, una ad opera dei germanici ed una degli italiani. All'uscita dal tuffo, col consueto metodo, i P-40 della WDAF si

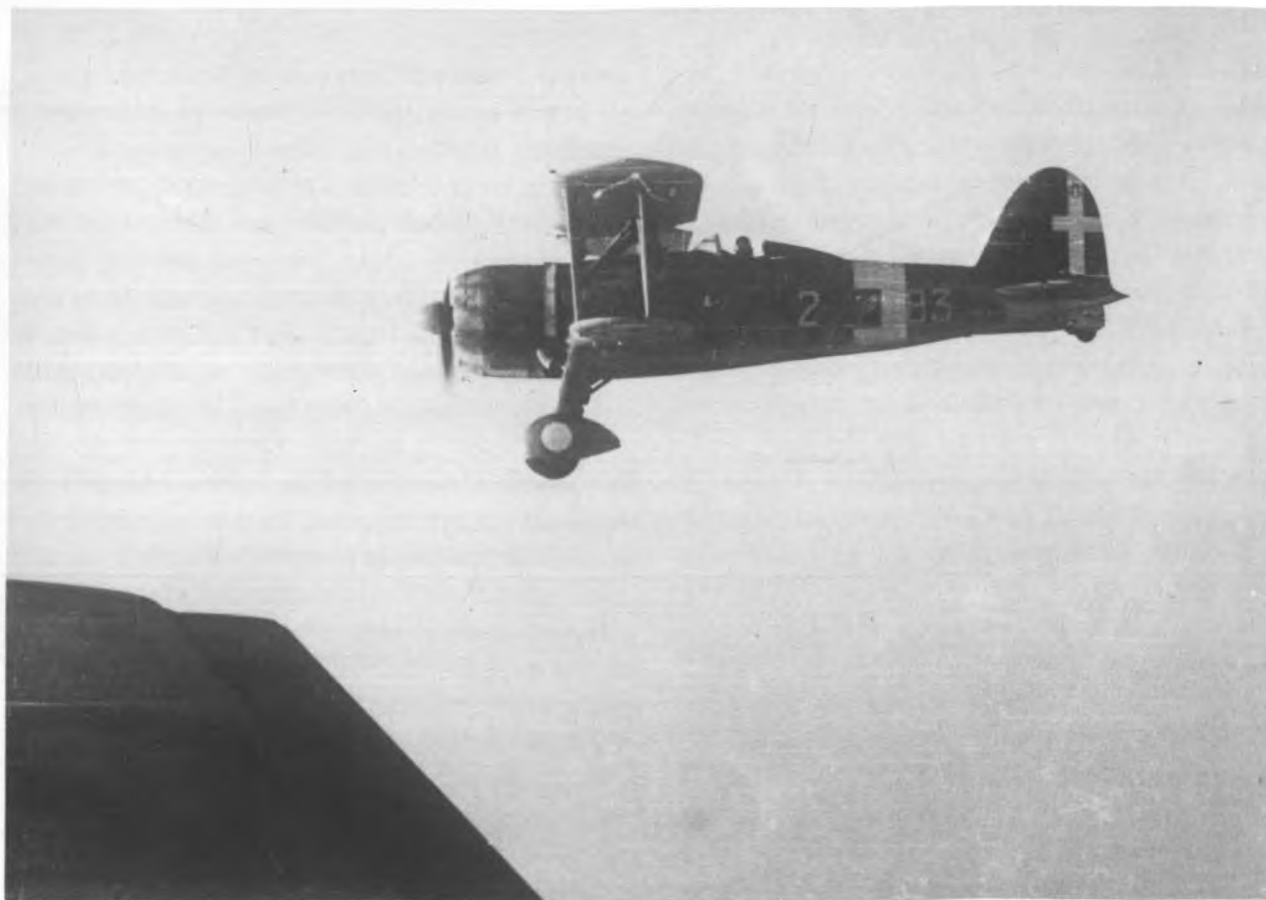


Stuka della 239^a Sq./Aut. si appresta al decollo col suo carico bellico.

avventavano sugli *Junkers*, contrastati dalle armi di bordo e dalla caccia di scorta. Solito calderone a bassa quota ed inevitabili perdite per entrambi.

La formazione italo-tedesca perse due *Stuka* del Corpo Aereo Tedesco e quello italiano del S.Ten. Longoni-Av. Sc. Petrellese per danni causa-

11 giugno 1941: fotografato da uno *Stuka* della 239^a Sq./Autonoma, il FIAT C.R.42 *Falco* (83-2) appartenente al 18^o Gr./3^o Stormo C.T., accompagna l'attacco dei tuffatori contro la Piazza di Tobruch. Con questa missione, il Reparto del Cap. Molinari iniziava l'attività mista di caccia e di cacciabombardiere. Difatti, il biplano ritratto porta ai travetti sub-alari due bombe da 50 chili.





Un po' d'allegria e di riposo per gli aviatori dei **Picchiatelli** e dei caccia della loro scorta pur nell'ambiente africano quanto mai inospitale. Attorno alle crocerossine, riconoscibili i due Comandanti: Cenni (primo a sinistra) ed il Magg. Baylon (settimo da destra in piedi).

ti dalla contraerea navale; gli Alleati lamentarono quattro P-40 abbattuti dai *Messerschmitt*. Gli Ju 87 germanici appartenevano al I./St. G I, i Me 109 alla Staffel 7 dello Jagdgeschwader 26 mentre i Curtiss P-40 *Tomahawk* erano in forza allo Squadron 2 delle Forze Aeree Sudafricane. Riguardo l'equipaggio della 209^a Sq. sceso in mare, il Ten. Crivellini lo individuò e, come consueto, gli gettò il proprio battellino di salvataggio; anche i piloti dei Me 109 videro i due naufraghi issarsi sul canotto e, rientrando alla base, avvertirono della circostanza. Venne opportunamente allertato il Soccorso Aereo che predispose le ricerche, ma nonostante ogni sforzo, non venne più trovata traccia dei due aviatori italiani. Il resto della formazione, atterrò a Gambut alle 18,45 ove si riscontrarono danni piuttosto estesi anche agli *Stuka* del S.Ten. Ragonese e del Serg. Pivetti. L'Ammiragliato riporta che nelle circostanze ora ora descritte fu attaccato un piccolo convoglio formato da chiatte e barconi destinati al cabotaggio costiero. Tutte imbarcazioni leggere, sulle 100-120 tonn.

ed una di queste, carica di munizioni, era centrata e saltava in aria.

Missione pressoché identica venne comandata il 2 agosto quando la 209^a Sq. riceveva direttive per spostarsi ancora da Derna a Gambut con sette *Richard* alla guida del Cap. Romanese. Si doveva ancora attaccare il traffico della Royal Navy intorno Tobruch. La formazione era composta da sei *Picchiatelli* (uno rimaneva a terra per avaria), tredici *R* del I./St. G I accompagnati da vari Macchi 200 del 153^o Gruppo e da Me 109 del I./JG 27.

Decollando da Gambut verso le 18,45, le pattuglie di tuffatori individuavano le due unità segnalate verso le 19,10, 100 km. a Nord-Est di Ras Azzaz e picchiavano verso gli sguscianti bersagli sganciando le bombe SD di cui erano armati. Nonostante la determinazione, le navi Alleate accostavano ad alta velocità con notevole maestria e tutti gli ordigni andarono a vuoto; solo alcune bombe potevano avere prodotto danni indiretti per deflagrazione prossima allo scafo di uno dei due



Ancora tuffatori e cacciatori gomito a gomito. Ora però in stretta formazione di guerra al rientro da una missione; il caccia è un FIAT G.50 bis A.S. Freccia (150-11) del Gruppo Baylon. (2° Gruppo Caccia Terrestre).

incrociatori ausiliari avvistati. Concluso il bombardamento, ecco i *Curtiss* intercettare gli Ju 87; erano otto monoposti dello Sq.1 SAAF che fecero precipitare due *Junkers* tedeschi, ma persero tre aerei. Fortunatamente nessun danno grave ai *Picchiattelli*, eccetto quelli subiti dal velivolo del S.Ten. Ragonese. Dai libri giornalieri della Royal Navy apprendiamo che le navi attaccate erano due cacciatorpediniere, lo HMS *Havoc* e lo HMAS *Vendetta*, che tuttavia non accusarono danni di rilievo.

Conclusa anche questa puntata a Gambut, la 209ª Sq. rientrava a Derna il 3 agosto; tra il personale navigante, veniva aggregato all'Unità il Cap. Zanazzo e rimpatriava il Cap. Orlandini.

Dopo alcuni giorni di riposo, riprendevano le azioni sugli impianti di Tobruch, del resto mai attaccati dagli uomini del Cap. Romanese. Nella giornata del 10 agosto una formazione dei sei *Picchiattelli* (Romanese-Ricci, Crivellini-Longo, Ragonese-Rubini, Giunta-Panini, Pivetti-Rossano, Bartolomasi-Tacconi) e altri diciassette apparecchi simili tedeschi accompagnati da Macchi 200 del

153° Gruppo, attaccava una petroliera britannica in rada a Tobruch giudicando di averla perlomeno danneggiata. La forte contraerea colpiva seriamente due Ju 87 italiani.

Dopo sette giorni, si avevano due missioni: quella della mattina veniva portata da sei picchia-

Parte dei danni subiti dal Picchiattello del Serg. Pivetti durante il combattimento sostenuto il 29 luglio 1941 nei pressi di Capo Ras Azzaz. La formazione dell'Asse venne intercettata da P-40 Tomahawk australiani che abbatterono due Ju 87.





Arsura e polvere, gli "ingredienti" consueti dell'ambiente libico. La foto, dell'archivio Pivetti, risulta scattata ad el Ftehja il 5 agosto 1941.

tori della 209^a Sq. con diciassette del I./St.G 1 scortati da mezza dozzina di FIAT G.50 del Gruppo *Bonzano*. Si attavano batterie e postazioni nella zona di Forte Airenite. Nel pomeriggio, la medesima pattuglia di *Junkers* e di caccia si portava sul porto per colpire un piroscafo avvistato in rada. I risultati vennero giudicati buoni per la determinazione e la perizia dimostrata nelle due missioni, tanto che il Gen. Raffaelli, Comandante del Settore Est, inviava un meritato elogio alla 209^a Squadriglia. Sull'obiettivo, come sempre, aprì il fuoco un alto numero di armi automatiche e pezzi contraerei che causarono vari danni a sei *Picchiattelli*: quello del S.Ten. Ragonese doveva scendere nelle linee dell'Asse per avaria mentre il mitragliere del Cap. Romanese, 1° Av.Fot. Ricci, rimaneva ucciso.

Il 27 agosto ed il 1° settembre venivano ripetute azioni simili su obiettivi vari di Marsa el Hriga e Forte Airenite (Tobrukh). Erano formazioni di

sette ed otto *Picchiattelli* con altri dello Stukageschwader 1 scortati (diretta) da Macchi M.C.200 del Gruppo *Asso di Bastoni*. Non si ebbero perdite, ma danni ad alcuni velivoli per la consueta, precisa artiglieria antiaerea.

In questi giorni si dovevano registrare gli arrivi del Ten. Quarantelli e del S.Ten. Palamidessi (24 agosto), del Serg. Pil. Cainero (2 settembre). Quattro nuovi Ju 87 a grande autonomia giungevano da Lonate Pozzolo alla 209^a Sq. lo stesso giorno 2.

Distogliendo per un momento la sua attenzione da Tobrukh, il Comando germanico pensò di saggiare la consistenza e lo spirito di reazione dei britannici allestendo una puntata corazzata con l'appoggio dell'aviazione. La 21^a Divisione Corazzata doveva impegnare alcuni suoi elementi contro nuclei meccanizzati avversari attestati nella zona di Bir Habata. Dal cielo la manovra veniva seguita ed appoggiata dagli *Stuka* del II./St. G 2, assieme

a quelli della 209ª Sq.; accompagnavano i tuffatori alcuni M.C.200 dell'*Asso di Bastoni* e altri Me 109 tedeschi. Il Cap. Romanese si trasferì da Derna il 13 settembre con tredici *Picchiattelli* sul campo trampolino di Gars el Arid ove stazionavano elementi della Luftwaffe. Secondo gli accordi, su quella base avrebbero dovuto essere disponibili gli alloggi, le vetture e i rifornimenti, come promesso dai germanici, ma, a parte il carburante, mancava tutto. Iniziava poi tutta una serie di contrattamenti che procurarono notevoli problemi tecnici ed organizzativi. Gli italiani vennero avviati per la notte al vicino campo di Gambut ove aveva sede il Comando della missione ed altre aliquote di Ju 87. Qui era stato comandato al Comandante Romanese di mettersi in contatto con i tedeschi per concertare l'azione con i responsabili dello Stukageschwader 2. Difatti il Cap. Romanese si recò a Gambut col suo *Picchiattello* e qui impartì le istruzioni per il mattino del 14 ai suoi equipaggi. Partenza alle 06.20 con le Staffel tedesche da Gars el Arid, congiungimento in volo su Gambut e rotta verso i bersagli. Al mattino del 14 settembre, vari altri contrattamenti causarono la mancata partenza dei velivoli italiani con quelli della Luftwaffe, quindi le due formazioni non si congiunsero ed altri inconvenienti tecnici e meteorologici fecero sì che undici Ju 87 della 209ª Sq. (uno era rientrato alla base per noie al motore), dovessero scendere nel deserto intorno alla Ridotta Maddalena per esaurimento di carburante. Quando il Cap. Romanese, che aveva compiuto la missione con i tedeschi, si accorse che era abbondantemente terminata l'autonomia possibile ai suoi equipaggi, si iniziarono immediatamente le ricerche cui parteciparono anche altre Unità della R.Aeronautica e della Luftwaffe, ma quasi tutti gli equipaggi vennero catturati dagli Alleati, eccetto quattro aviatori che poterono essere recuperati. Tutti gli Ju 87 italiani vennero distrutti per evitarne la cattura da parte britannica, eccetto uno, il n. 18, che fu preso in carico ed utilizzato dallo Sqn.73 RAF. Alcuni *Picchiattelli* furono anche mitragliati al suolo da caccia italiani per renderli sicuramente inutilizzabili. Gli Ju 87 della 209ª Sq. che parteciparono a questa sfortunatissima missione avevano questi piloti e specialisti: Cap. Romanese-Av. Sc. Boerci (rientrato dopo la missione con la formazione tedesca), M.llo Giunta-1º Av. Falasco, Ten. Crivellini-Av. Sc. Longo, Cap. Zanazzo-Av. Fot. Mazzucchella,

Serg. Magg. Brambilla-1º Av. Rubini, Ten. Domizioli-1º Av. Carpanese, Serg. Bartolomasi-Av. Sc. Penzo, Ten. Quarantelli-1º Av. Tacconi, Serg. Ponti-Av. Sc. Genghini, Serg. Cainero-1º Av. Pozzi, Serg. Pivetti-1º Av. Calore, S.Ten. Palamidessi-1º Av. Rossano, S.Ten. Ragonese-Av. Sc. Boerci (equipaggio rientrato per noie al motore). Di tutti gli altri uomini della 209ª Sq., si poterono recuperare il Cap. Zanazzo, il Ten. Quarantelli, l'Av. Sc. Penzo ed il 1º Av. Pozzi; i primi tre vennero salvati da una pattuglia motorizzata del DAK dopo una avventurosa e tremenda marcia nel deserto, mentre l'Av. Pozzi fu preso a bordo di uno Ju 52/3m il 17 settembre dopo che era stato individuato dalla ricognizione dell'Asse.

Gli specialisti ed i due unici Ju 87 della Squadriglia rimanevano a Derna ma non compivano, ovviamente, missioni di sorta se non le ricerche degli *Stuka* atterrati nel deserto nei giorni immediatamente successivi il 14 settembre. In uno di questi voli con un Me 110 tedesco, un'improvviso attacco radente di caccia Alleati mentre il bimotore stava atterrando a Gambut, causava il ferimento del pilota germanico e del Cap. Romanese che si trovava a bordo per una ricognizione sulla zona Gambut Bardia Ridotta Maddalena.

Essendo impossibile un sollecito e pronto invio di rimpiazzi e di nuovi *Picchiattelli* in Libia, il 97º Gr. Autonomo B.a.T. venne posto in posizione di «quadro» il 3 ottobre e le due Squadriglie del suo organico, la 209ª e la 239ª, divenivano autonome. Nel tardo autunno-inverno '41, i due Reparti poterono avere alcuni aerei revisionati dall'Italia o cessioni da altre Squadriglie in fase di rientro nella Penisola. In tal modo poté essere ripreso un certo lavoro a fianco dei tedeschi, sempre ben lungi dall'efficienza auspicabile. La 239ª Sq. fu la prima a rientrare a Lonate Pozzolo nella terza decade di dicembre, mentre la 209ª rimase in Africa Settentrionale fino all'aprile 1942. In questi mesi, pur con macchine al limite della efficienza, venne compiuta una continua attività specie in appoggio ai mezzi blindati italo-tedeschi o di contrasto a quelli britannici durante la lunga serie di manovre compiute nella II Battaglia di Sollum (per gli Alleati offensiva *Crusader*) subendo notevoli perdite sia in aerei che in uomini. Tra questi anche il Cap. Ragazzini che aveva sostituito il Cap. Romanese alla guida della 209ª Sq. nel novembre 1941.

Veterano di tante missioni con la 239ª Sq.,



Sorvolata all'altezza dei tetti dopo lo sgancio del carico bellico, ecco come appariva la base di Tobruch ai piloti ed ai mitraglieri della 209^a Sq.. E' il 17 agosto 1941 e queste sono due delle ultime immagini scattate dal 1° Av. Fot. Ricci (secondo del Cap. Romanese) prima di rimanere ucciso da un proiettile della contraerea.



il Cap. Ragazzini venne catturato da truppe Alleate dopo un fortunoso atterraggio nel deserto compiuto il 13 dicembre 1941; il Comando della 209^a Sq. veniva assunto dal Ten. Pilot.

Da quanto emerge nello scorrere le vicende africane del 97° Gruppo traspare tutta la difficoltà di condurre una lotta accanita e logorante che vedeva lo Ju 87 protagonista nel bombardamento di precisione sugli obiettivi di Tobruch, nel contrasto o nell'appoggio tattico alle manovre terrestri, nella caccia al traffico costiero britannico. Lo *Stuka*, a differenza di quanto accaduto durante la Campagna di Grecia-Jugoslavia, non ebbe solo a vedersela con l'artiglieria contraerea terrestre, ma anche contro quella navale e subì l'opposizione dei caccia monoposti della Western Desert Air Force. L'antiaerea di Tobruch faceva sempre paura, dotata, com'era, di armamento vario, dal pesante al medio-leggero automatico che copriva le varie quote d'intervento (vera beffa, buona parte dei pezzi e delle artiglierie usate dagli Alleati erano di preda bellica italiana!). Riguardo le armi dei celeri, queste si componevano per lo più di mitragliere di vario calibro a tiro rapido, pericolose negli attacchi a bassa quota, ma scarsamente efficaci nel volo in quota. La dotazione difensiva navale appariva molto eterogenea poiché le unità usate per la spola tra Alessandria e Tobruch avevano ricevuto armi aggiuntive che coprivano ogni settore e quota d'attacco. Simili unità, spesso del Commonwealth oltreché della Royal Navy, dettero sempre noie e procurarono danni agli attaccanti, pur se dovettero subire numerosi danneggiamenti ed affondamenti. La caccia Alleata, dotata di *Hurricane* e degli statunitensi *Tomahawk*, proteggeva la rotta fra Tobruch ed i porti egiziani con l'assiduità permessa dal numero dei velivoli a disposizione e dalla autonomia bellica possibile. Questi veloci monopiani, come detto di produzione britannica ed americana, poterono cogliere varie vittorie, specie attendendo i tuffatori all'uscita della picchiata: momento a loro propizio ma ben poco utile alla protezione dell'obiettivo perché già raggiunto dalle bombe degli *Stuka*. A differenza di quanto si sarebbe dovuto ottenere, la caccia della WDAF agì più che altro di rimessa, per usare un linguaggio sportivo, ma praticamente quasi mai impedì un attacco di Ju 87. Di contro, la protezione ai *Picchiatelli* e *Stuka* dei caccia italo-tedeschi, attiva dell'avvicinamento e nel ritorno dal bersaglio per una possi-

bile stretta sorveglianza della formazione, si trovava impacciata nell'accompagnare i picchiatori nel tuffo e nella successiva richiamata. Una protezione «vicina» era praticamente impossibile ai veloci Me 109, mentre i più lenti e manovrieri C.R. 42 ed anche G.50 e M.C.200 poterono studiare forme di protezione realmente efficaci tanto che gli *Stuka-geschwader* germanici chiedevano spesso e volentieri la protezione delle squadriglie italiane.

I tedeschi preferivano seguire i loro tuffatori con Me 109 e 110 ad alta quota e, dopo la richiamata degli Ju 87, agivano altre sezioni quasi sempre formate da apparecchi della Regia Aeronautica. Per i metodi d'attacco, sul mare si usò spesso il sistema messo a punto dal Comandante Cenni e di cui si è ampiamente detto: sugli apprestamenti difensivi, sulle batterie, sulle attrezzature portuali o sui veicoli, vennero compiute picchiate a varie angolazioni, seguite spesso da mitragliamenti radenti. L'armamento di caduta usato fu sempre quello germanico. Anche in terra d'Africa, lo *Stuka* si confermò una buona macchina, paziente nell'incassare i duri colpi avversari e nel sopportare le strapazzate cui era sottoposto nelle continue missioni e nei calderoni con la caccia Alleata.

Riguardo la 209 Sq., nel suo ciclo libico, sia quando era alle dipendenze del 97° Gr. sia nelle settimane in cui agì autonomamente, si comportò complessivamente bene, rammentando che nelle azioni sul mare e sulla Piazzaforte assediata, mise a segno vari centri. Difatti, oltre a quanto già detto nelle pagine precedenti, l'Ammiragliato accusa nei giorni 17 e 27 agosto l'affondamento ad opera di tuffatori di varie imbarcazioni leggere e l'incendio dello spazzamine magnetico HMS *Skudd III* nella rada di Tobruch. È pur vero che alle missioni sopracitate parteciparono anche i tedeschi con formazioni più numerose, ma questo non toglie che pure i piloti italiani rilevino centri, nelle stesse date, su obiettivi simili. Come si è visto, però, tutto il Reparto venne decimato nella sfortunata azione del 14 settembre e non ebbe più modo di agire per varie settimane fino al tardo autunno '41, lasciando agli *Stuka* tedeschi tutto l'onere dell'attività bellica sul fronte libico-egiziano. Tornare sull'episodio ci sembra superfluo; ogni aviazione belligerante ebbe a subire drammi del genere, ma la scarsità di *Picchiatelli* forniti dalla Junkers, appena cento, faceva sì che in una sola missione l'11% della intera forza doveva considerarsi perso ed il



Relitti di **Picchiatelli** della 209^a Sq./97^o Gr. dopo la sfortunata missione del 14 settembre 1941. Trattasi dei velivoli del Ten. Domizioli (n. 15) e del Serg. Ponti (n. 14). Ufficiali e soldati del Commonwealth ispezionano le carcasse. (IWM).



fatto pesava! Questo l'aspetto tecnico, ma quello umano si rifletteva e gravava su tanti aviatori che dovevano patire una lunga prigionia in terre lontane dalla Patria.

Nelle retrovie, cioè a Tripoli ed a Bengasi, la 239^a Sq. del 97^o Gr. Aut. e la 236^a Sq. Aut. (ex 96^o Gr.) furono adibite alla esplorazione offensiva ed alla protezione antisom lungo gli approcci dei due importantissimi scali libici. Lo Ju 87 R-5 con la sua autonomia di 3 ore e 54 minuti (km. 1770) manteneva una certa efficienza alturiera, armato

com'era con le sue bombe di profondità, ed infatti vennero raggiunti alcuni risultati, seppur sporadici. Ma utilizzare dei tuffatori ed i loro equipaggi come pattugliatori offensivi appare perlomeno singolare se non alla luce della penuria di macchine specifiche italiane. In simile attività si riscontrò una forte usura causata dal clima caldo ed inclemente e si sentì la necessità di adeguato addestramento, anche notturno, di piloti e specialisti a lunghi voli sul mare.

Immagine "oleografica" di due tuffatori del 97^o Gruppo in un suggestivo controluce sul mare.



APPUNTI SULLE MISSIONI BELLICHE DEL COMANDANTE CENNI (239^a Sq./97^o Gr. Aut. B.a T.)

Il Cap. Cenni, responsabile della 239^a Sq., teneva un diario con appunti sulle azioni belliche cui partecipava con la sua Squadriglia. Diamo i testi di alcune missioni che integrano quanto riferito nelle pagine precedenti.

8-1-1941 15^a Azione

Bombardamento in tuffo strada et ponte a sud Castello di Borsch. Mitragliamento et sgancio volo radente bombe 50 kg. contro postazioni contraeree. Notevole reazione contraerea.

Piloti: Bongiovanni-Mascia-Flamini-Fabbri.

(N.B. - Il Cap. Cenni non è riportato ma è sottinteso che partecipò al volo: nel testo sarà riferito tra parentesi).

11-2-1941 30^a Azione

Ore 10.05 sei apparecchi effettuato bombardamento in picchiata con bombe 250 bivio rotabile Nord Hani Balaban. Strada interrotta in due punti.

Bombardamento in volo rasente con bombe da 50 strada Hani Balaban-Batteria ritornata altura prima colpita. Forte reazione antiaerea. Un apparecchio colpito precipita il pilota e lo specialista si salvarono paracadute. App. Fabbri colpito.

Piloti: Larcher-Livio-Daverio-Mascia-Fabbri-(Cenni).

(N.B. - L'aereo abbattuto appartiene alla 238^a Sq.).

12-2-1941 31^a Azione

Ore 10.25 sei apparecchi effettuano bombardamento in tuffo su costone est quota 1308 - centrati diversi raggruppamenti truppe tende situate entro canaloni a limite neve. Non notato movimento su sommità quota 1308 et 1206.

App. pilota Fabbri colpito. Alle 12.25 app. rientrati sede.

Piloti: Larcher-Bongiovanni-Daverio-Livio-Mascia-Fabbri-(Cenni).

CENNI SULLE MIMETIZZAZIONI E DISTINTIVI DEGLI STUKA IMPIEGATI DAL 97° GRUPPO AUT.

Gli apparecchi del Gruppo *Larcher* mantennero, come per tutti i *Picchiattelli* italiani, lo schema consueto continentale germanico: bande geometriche nei due toni di verde scuro e verde-nero per tutte le superfici superiori, celeste cielo per quelle inferiori (per i germanici i colori erano indicati come Dunkelgrün 71, schwarzgrün 70, hellblau 65).

Giunti in Italia, sia agli Ju 87 B-2 (autonomia normale) che gli R-2 (grande autonomia), erano applicate le insegne italiane dopo opportuna copertura di quelle tedesche con vernice scura o grigio-cielo (inferiormente). I distintivi italiani comprendevano i consueti emblemi alari, la fascia bianca in fusoliera e la croce caudale a bracci uguali. Le insegne alari normalmente apparivano solo sulle superfici inferiori. L'ogiva poteva essere di colore di-

verso (rosso ecc.) per i comandanti di Gruppo. Squadriglia: il guidoncino di comando veniva riportato sullo scarpone del carrello, sia a destra che a sinistra, vicino al paperotto bianco in picchiata, emblema del Gruppo. Tale distintivo era completato dal motto «alla maniera tempestosa». Con l'inizio delle ostilità in Jugoslavia, per direttive comuni tra le potenze dell'Asse, venne aggiunta una fascia gialla sul muso, molto visibile, fascia che rimase anche durante la Campagna in Africa Settentrionale. Questi *Picchiattelli* riportavano il numero di Squadriglia (239, 238) sulla fascia bianca in fusoliera ed il numero distintivo dell'aereo in bianco o rosso sullo scarpone del carrello (a destra e sinistra). La 209ª Sq. ebbe numeri bianchi in fusoliera per la Squadriglia e numeri distintivi sul carrello, come consuetudine.

CENNI SULLE MISSIONI BELLICHE GIORNALIERE COMPIUTE DALLA 239^a SQ. NELLO SCACCHIERE LIBICO NEL PERIODO IN CUI ERA STATA RESA AUTONOMA DAL 97° GR. B.a T.

- 25 maggio 1941: sette *Picchiatelli* con otto C.R.42 (83^a SQ.) e dieci G. 50 (2° Gr. C.T.) di scorta, attaccano unità avversarie fuori Marsa Lucch. Una nave risulta colpita e affondata. Forse è la porta rifornimenti *Helka* (tonn. 3471) che l'Ammiragliato annota come persa, a quella data.
- 26 maggio 1941: otto *Stuka* italiani ed altri germanici attaccano e colpiscono obiettivi presso Tobruch. Al largo di Marsa Lucch viene avvistata e bombardata anche un'unità britannica. Trattasi della cannoniera fluviale HMS *Aphis* adibita al rifornimento della Pizzaforte, ma i libri di bordo non annotano danni di rilievo.
- 29 maggio 1941: nove apparecchi del Com.te Cenni in formazioni con altri simili del Corpo Aereo tedesco si portano su Tobruch ove centrano bersagli campali e serbatoi di carburante. Violenta antiaerea; scorta fornita dal 2° Gr. Caccia.
- 1° giugno 1941: dieci picchiatori della 239^a Sq. ed altri germanici accompagnatori da *Freccia* del 2° Gr. colpiscono navi ed altri obiettivi a Tobruch fatti segno a nutrita reazione da terra.
- 2 giugno 1941: di nuovo dieci tuffatori italiani assieme ad altri tedeschi (scorta del 2° Gr.) sganciano e mitragliano su batterie entro la cinta di Tobruch. Uno Ju 87 italiano non rientra (Ten. Livio-Av. Sc. Tempo).
- 8 giugno 1941: nove *Picchiatelli* colpiscono bersagli campali e automezzi entro il perimetro fortificato (Forte Pilastrino). Un tuffatore non rientra (S.Ten. Daverio-1° Av. Masi). Scorta di G.50 del 2° Gr.
- 11 giugno 1941: otto aerei della 239^a Sq. sganciano sulle batterie piazzate presso il Forte Perrone (Tobruch). La missione è compiuta assieme a C.R. 42 con bombe alari e caccia di protezione *Freccia* del ° Gr.
- 12 giugno 1941: missione analoga a quella del giorno prima. Un tuffatore è abbattuto (M.llo Gallo-Serg. Magg. Gondolo).
- 16 giugno 1941: sei *Picchiatelli* eseguono attacchi su mezzi blindati a S.E. di Sollum. Alla missione partecipano *Junkers* tedeschi del I./St. G 1; interviene la caccia Alleata e ne nasce un duro combattimento tra i monoposti dell'Asse G.50 e Me 109 e gli *Hurricane* dello Sqn. 1 SAAF. Per problemi di autonomia, gli aerei della 239^a Sq. compiono una sosta tecnica ad Ain el Gazala.

- 17 giugno 1941: cinque Ju 87 italiani ed altri della Luftwaffe accompagnati da G.50 (2° Gr.) assaltano ancora colonne celeri a Sud di Sollum.
- 18 giugno 1941: stessa azione del giorno innanzi con scalo tecnico a Gambut.
- 24 giugno 1941: sei Ju 87 italiani con alcuni G.50 di scorta (2° Gr.) attaccano navi a Tobruch nella mattinata. Nel pomeriggio altra azione antinave fuori la rada contro unità in navigazione. L'Ammiraglio denuncia l'affondamento dell'avviso-scorta HMS *Auckland* (1200 tonn.).
- 29 giugno 1941: aerei della 239ª Sq. si trasferiscono a Gambut per fare uno scalo tecnico necessario ad intercettare due navi avversarie avvistate fuori Bardia. Al bombardamento partecipano sette *Picchiatelli* che causano l'affondamento del cacciatorpediniere australiano HMS *Waterhem* (100 tonn.).
- 30 giugno 1941: quattro tuffatori italiani sganciano in picchiata su due unità a largo di Marsa Lucch assieme a *Stuka* germanici: la scorta era assicurata da *Frecchia* del 2° Gr. Le unità britanniche erano le cannoniere che la Cricket non poté più essere riparata. Uno *Junckers* italiano non rientra alla base.
- 4 luglio 1941: cinque *Picchiatelli* assieme ad aerei simili della Luftwaffe e con scorta del 2° Gr. attaccano magazzini ed altri apprestamenti a Tobruch: centrati vari bersagli.
- 6 luglio 1941: una formazione mista di *Stuka* tedeschi con quattro italiani accompagnati dai *Frecchia* del 2° Gr. colpisce batterie a Tobruch.
- 15 luglio 1941: cinque aerei della 239ª Sq. protetti dai Macchi M.C. 200 dell'*Asso di Bastoni* sganciano su una nave fuori Marsa Lucch dichiarando di averla colpita ed affondata.
- 18 luglio 1941: la 239ª Sq. Aut. rientra a Bengasi e si riunisce al Comando del 97° Gruppo Aut. B.A T.
- 23 novembre 1941: un *Picchiatello* è provvisoriamente aggregato al Corpo Aereo Tedesco ma le missioni previste su Tobruch e Sidi Omar non possono avere luogo per la presenza della caccia avversaria e per meteo avverse.
- 26 novembre 1941: rientrano da Trapani sette *Picchiatelli* precedentemente spostati in Sicilia per agire assieme al 101° Gr. Aut., dotato anch'esso di Ju 87, contro le unità navali stanziato a Malta. Questi sette *Stuka* atterrano a Derna il 27 novembre senza avere compiuto missioni di sorta.
- 29 novembre 1941: sette tuffatori della 239ª Sq. Aut. ricevono ordine di sganciare su mezzi rilevati presso Bir el Gobi, ma non possono effettuare lo sgancio per cattivo tempo.
- 30 novembre 1941: varie missioni su celeri britannici in spostamento intorno Sidi Rezegh. Forte reazione da terra che, tuttavia, non causa perdite.
- 1° dicembre 1941: due pattuglie di *Picchiatelli* (nove e cinque) attaccano mezzi blindati e veicoli a Bir

el Gobi e Gasr el Arid notando diversi incendi.

l'arretramento delle truppe italo-tedesche, la 239^a Sq. torna a schierarsi a Bengasi.

3 dicembre 1941: di nuovo nove tuffatori italiani assaltano automezzi in movimento presso Bir ed Gobi. La forte antiarea non causa perdite.

4 dicembre 1941: la stessa formazione del giorno prima attacca obiettivi simili sempre a Bir el Gobi.

5 dicembre 1941: *Stuka* germanici con nove *Picchiattelli* sempre su celeri presso Bir el Gobi. Caccia avversari intervengono e fanno precipitare due tuffatori italiani.

8 dicembre 1941: sei *Junkers* della 239^a tentano un bombardamento su Forte Pilastrino.

9 dicembre 1941: due pattuglie di sette e sei *Picchiattelli*, al mattino ed al pomeriggio, attaccano veicoli e carri armati a Forte Pilastrino ed a Bir Hacheim.

12 dicembre 1941: due missioni ordinate al mattino ed al pomeriggio con sei Ju 87 italiani su mezzi blindati a Sud di Air el Gazala. Nella seconda azione il tempo impedisce lo sgancio. Per

13-15 dicembre 1941:

vari *Picchiattelli* assaltano ininterrottamente mezzi celeri in movimento nella zona di Ain el Gazala. Nell'attacco del 13, il più consistente, partecipa un pattuglione formato da sei aerei della 239^a Sq. Aut. ed altri tuffatori del Gruppo I./St. G 1 e I./St. G 3. La reazione avversaria è violenta e causa l'abbattimento di due *Stuka* italiani, uno di ognuna delle due Squadriglie.

17 dicembre 1941: appena tre Ju 87 della 239^a Sq. sganciano su mezzi in movimento a N.O. di el Mechili.

18 dicembre 1941: altro assalto intorno ad el Mechili con cinque *Picchiattelli*. Atterraggio successivo a Marawa, indi rientro a Bengasi tra il 18 ed il 19.

21 dicembre 1941: inizia lo spostamento della Squadriglia a Castel Benito.

28 dicembre 1941: la 239^a Sq. Aut. è di nuovo in Italia, a Lonate Pozzolo.

CENNI SULLE MISSIONI BELLICHE GIORNALIERE COMPIUTE DALLA 209^a SQ. NELLO SCACCHIERE LIBICO NEL PERIODO IN CUI ERA STATA RESA AUTONOMA DAL 97° GR. B. e T.

- 12 novembre 1941: il Cap. Ragazzini (ex 239^a Sq. Aut.) assume il Comando della 209^a Sq. Aut. sulla base di Bengasi K.2.
- 25 novembre 1941: Lo *Stuka* del Cap. Ragazzini effettua bombardamento e mitragliamento di mezzi avversari 15 km. a N.E. di Antelat. Almeno due veicoli risultano colpiti.
- 28 novembre 1941
- 8 dicembre 1941: per ricostituire la linea, giungono alla Squadriglia vari Ju 87 ex 101° Gr.: alcuni apparecchi vanno a Derna, altri a Martuba per riprendere una maggiore attività bellica.
- 9 dicembre 1941: due *Picchiatelli* sono aggregati ad un pattuglione del I. St. G 3 e assaltano mezzi meccanizzati presso Bir Hacheim.
- 12 dicembre 1941: sei *Stuka* della 209^a Sq. con altri tedeschi assaltano veicoli in movimento a Sud Est di Ain el Gazala. Altra missione simile con cinque tuffatori deve essere interrotta per il tempo avverso.
- 13 dicembre 1941: continuando la penetrazione avversaria nel settore di Ain el Gazala, la Squadriglia invia vari apparecchi per mitragliare e bombardare celeri intorno Ain el Gazala. Lo Ju 87 del Com.te Ragazzini è costretto a scendere nel deserto per il fuoco da terra e viene catturato col 1° Av. Mot. Vanz da truppe francesi del Gen. De Gaulle.
- 14 dicembre 1941: La Squadriglia passa al Comando del Ten. Pil. Gualtierio Pilot. Nella giornata ancora vari attacchi intorno ad Ain el Gazala. Non rientra lo *Junkers* del Serg. Lipparini-1° Passini. Alcuni velivoli si spostano da Martuba a Derna.
- 15 dicembre 1941: piccole pattuglie di due-tre *Picchiatelli* si portano ripetutamente su mezzi blindati intorno ad Ain el Gazala ed el Mechili.
- 17 dicembre 1941: tre Ju 87 italiani assaltano automezzi presso el Mechili.
- 18 dicembre 1941: ancora missioni con due-tre *Picchiatelli* a Sud di el Mechili e su Martuba. Alcuni Ju vanno a Maraua ed il personale arretra a Benina.
- 19 dicembre 1941
- 20 dicembre 1941: quattro-cinque Ju 87 attaccano obiettivi a Sud di Marana: alcuni velivoli si trasferiscono a Sidi el Magrum col personale. Giungono a Bengasi K.2 altri tre Ju 87 di rinforzo.
- 21-26 dicembre 1941: causa il ripiegamento dell'armata italo-tedesca, la Squadriglia si trasferisce prima ad

En Nofilia Bassa con velivoli e personale. poi al En Nofilia Alta. La dotazione è di nove Ju 87 che agiscono assieme ai similari velivoli tedeschi; un *Picchiatello* inefficiente va a Castel Benito per le revisioni.

28 dicembre 1941: cinque *Junkers* del Com.te Pilot si spostano ad Ara dei Fileni per azione bellica assieme ai germanici. Tre tuffatori italiani bombardano e mitragliano carri nella zona di el Haseiat.

30 dicembre 1941: cinque *Picchiatelli* si spostano da En Nofilia ad Ara dei Fileni, poi a Bir el Merduma.

31 dicembre 1941: quattro Ju 87 italiani assieme ad altri tuffatori tedeschi bombardano e mitragliano carri e veicoli a N.E. di Agedabia.

1° gennaio 1942: la 209^a Sq. Aut. è momentaneamente stanziata a Bir el Merduna per agire assieme al I. Gruppe dello Stukageschwader 3; la forza è di dieci velivoli. Nel pomeriggio tre *Picchiatelli* in formazione con altri Ju del Gruppe tedesco bombardano e mitragliano automezzi a S.E. di Agedabia. Intervengono nove P-40 dello Sqn. 3 RAAF che danneggiano due tuffatori italiani costringendoli ad atterraggi fuori campo presso Ara dei Fileni.

4 gennaio 1942: tre *Junkers* della 209^a Sq. con altri della Luftwaffe si accaniscono su celeri nella zona di el Haseiat. La violenta reazione avversaria causa l'abbattimento dell'apparecchio del Ten. Ceccaroni-Av. Sc. Venturi. Sempre nella

matinata un unico *Picchiatello* si aggrega ai germanici per assaltare gli stessi bersagli. Due Ju 87 italiani devono intervenire a Nord di Agedabia su batterie campali britanniche che battono l'aeroporto di Agedabia stessa. Debole il fuoco da terra. Questa missione avviene nel primo pomeriggio.

7 gennaio 1942: solo tre *Picchiatelli* decollano con i tedeschi per battere le colonne di mezzi in movimento. Debole la contraerea.

11 gennaio 1942: un paio di Ju 87 della 209^a Sq. si aggregano ai germanici al mattino e nel pomeriggio per attaccare celeri britannici presso Maaten Battafal e Mendar el Brega. Vari veicoli colpiti.

12 gennaio 1942: sempre con uno-due tuffatori italiani incorporati nelle formazioni ben più consistenti della Luftwaffe, sono assaltati a più riprese mezzi blindati e autocarri presso Bir el Sueira, e ad Ovest di Maaten Battafal. Vari centri e fuoco da terra consistente.

13 gennaio 1942: due *Picchiatelli* tentano un'assalto su veicoli ma non possono effettuarlo per mancanza di scorta.

14 gennaio 1942: ancora appena una «rappresentanza» di un paio di Ju 87 è inviata dalla 209^a Sq. per agire coi Gruppe germanici specie su forti concentramenti di mezzi blindati nella zona dell'Uadi el Faregh-Bir el Sueira. Una missione non può essere eseguita per la solita mancanza della scorta. Un *Picchiatello* atterra fuori campo per guasto meccanico. (Ten. Quarantelli).

- 15 gennaio 1942: Il Ten. Quarantelli è recuperato; tre altri apparecchi sganciano di nuovo sui bersagli dell'Uali el Faregh-Bir el Suera.
- 21 gennaio 1942: due tuffatori del Cap. Pilot sganciano su bersagli a Sud di el Agheila; scarsa reazione da terra.
- 22 gennaio 1942: una formazione di *Stuka*, tra cui tre della 209^a Sq. Aut. attacca carra armati e veicoli nell'Uadi el Faregh, azione disturbata da caccia avversari.
- 23 gennaio 1942: una missione mattutina viene interrotta per tempo cattivo, nel pomeriggio, gli stessi quattro aerei dopo uno scalo ad el Agheila, sganciano su carri e truppe nella zona Maaten el Grara: bersagli centrati e scarso fuoco di reazione.
- 24 gennaio 1942: tre *Picchiatelli* con bombardieri in picchiata tedeschi, C.R. 42 del 3° Gr. e scorta di *Saetta* e *Folgore*, assaltano violentemente veicoli in movimento a S.O. di Msul. La reazione è molto decisa e il pattuglione subisce perdite anche ad opera di sei *Hurricane* dello Sqn. 274 RAF. Tra gli apparecchi italiani, uno deve rientrare per noie al motore, quello del Cap. Pil. Av. Sc. Palumbo e del Serg. Sterchele sono abbattuti.
- 26 gennaio 1942/
10 febbraio 1942: in questo periodo vi sono vari spostamenti per l'arretramento continuo del fronte avversario in veloce ritirata. Sono spesso compiute ricognizioni per controllare l'agibilità dei campi sia italiani evacuati, sia quelli britannici abbandonati. In una di queste esplorazioni, il Ten. Comici (2 febbraio 1942) individua i resti incendiati, il Ten. Comici (2 febbraio 1942) individua i resti incendiati dello Ju 87 del Cap. Pilot che, tuttavia, è catturato dopo avere, evidentemente, distrutto il velivolo.
- 12 febbraio 1942: Nel primo pomeriggio due *Picchiatelli* con numerosi altri Ju 87 scortati da caccia dell'Asse, dopo alcune settimane di assenza, sganciavano sull'ormai «familiare» rada di Tobruch inquadrando unità avversarie. Si alza la caccia Alleata che consegue alcune vittorie sugli Ju germanici e danneggia l'apparecchio del S.Ten. Comici.
- 13 febbraio 1942: ancora solo due aerei della 209^a Sq. con altri tedeschi sganciano su celeri britannici 3 km. a S.O. della casa cantoniera di Ain el Gazala. Vari centri e forte antiaerea.
- 14 febbraio 1942: Il Ten. Quarantelli assume il Comando interinale della Squadriglia. Una coppia di *Picchiatelli* in formazione con altri della Luftwaffe assalta carri 8 km. a S.O. dell'Uadi Umm el Tiffah.
- 15 febbraio 1942: di nuovo appena due Ju 87 italiani con altri tedeschi attaccano mezzi blindati 15 km. a Sud di Ain el Gazala. Nessuna antiaerea disturba l'azione.
- 16 febbraio 1942: alle ore 16.35, due *Picchiatelli* esplorano una vasta zona nel Sud gebelico. Il Maresciallo Kesselring elogia gli equipaggi tedeschi ed italiani per l'abnegazione profusa nel ciclo bellico descritto.

17 febbraio 1942/

25 marzo 1942: attività di volo ridotta, mantenimento apparecchi, revisori ecc. Nessuna attività bellica.

25-30 marzo 1942: la 209^a Sq. Aut. B.a. T. (ora Tuffatori) parte dalla Libia e giunge a Lonate Pozzolo.

RELAZIONE SULL'ABBATTIMENTO DEL VELIVOLO S.82 - 609/9 TRASPORTANTE PERSONALE DELLA 239^a SQUADRIGLIA DURANTE IL VOLO DI TRASFERIMENTO LECCE TRIPOLI (CASTEL-BENITO) AVVENUTO IL 7.5.41, ORE 13,50 CIRCA A SUD DI LAMPEDUSA, IN BASE A DICHIARAZIONI DEI SUPERSTITI RIENTRATI A LECCE

Il 7.5.1941 — un velivolo S.82 dei S.A.S., avente come Capo equipaggio il Serg. Pilota PIETRANI Aldo, lasciava l'aeroporto di Lecce nella mattinata diretto a Tripoli (Castel-Benito) trasportando l'ultima aliquota di specialisti della 239^a Squadriglia, al comando del Serg. Magg. Arm. AVENI Giovanni.

Alle ore 15,50 circa ad otto miglia a sud di Lampedusa, il velivolo sopracitato veniva attaccato da sette aerei nemici, ritenuti Bristol Blenckeim. Disponendo l'equipaggio dell'apparecchio d'un solo armiere, fin dalla partenza da Lecce, il Serg. Magg. Arm. AVENI metteva alle mitragliatrici laterali, il 1° Av. Arm. MARTINI ed il 1° Av. Arm. MATTIOLI elementi provatissimi per le numerose azioni da loro effettuate sul fronte Greco-Albanese.

Appena avvistata la formazione nemica, il 1° Av. Martini attendeva l'attacco degli apparecchi ed apriva per primo il fuoco su di essi. Le prime raffiche degli apparecchi avversari mettevano fuori uso le armi dell'S.82 — uccidendo il 1° Av. Martini e ferendo il 1° Av. Mattioli, unitamente all'armiere dell'equipaggio. — Il mitragliamento nemico continuava provocando altri feriti a bordo, alcuni dei quali gravissimi. Il Capo equipaggio visto l'impossibilità di continuare, disponeva l'immediato ammaraggio che riusciva perfettamente. — Ad ammaraggio avvenuto l'apparecchio è stato sottoposto ad un ultimo e micidiale mitragliamento da parte dei velivoli nemici.

Il poco personale rimasto illeso o ferito leggermente provvedeva al trasporto sulle ali ed alle prime medicazioni, fatte con mezzi di fortuna ai feriti più gravi fra i quali l'Aviere FERRERA Rocco, cui una raffica di mitraglia aveva asportate tutte e due le gambe, e l'Av. Sc. GORLERO Sergio pure con una gamba asportata.

Per alleggerire il velivolo che incominciava a riempirsi d'acqua veniva gettato in mare tutto il

materiale inutile, nel mentre si cercava di rendere efficiente il battellino, pure forato da un colpo di mitraglia. — Il capo equipaggio, abile nuotatore, col consenso generale cercava di dirigersi a nuoto verso l'isola per chiedere aiuto, rientrava però poco dopo per l'impossibilità materiale di raggiungerla data la distanza di oltre otto miglia. —

Il Serg. Magg. Arm. AVENI Giovanni conscio della responsabilità che aveva dei suoi uomini si prodigava a sollevare i feriti confortandoli e facendo del suo meglio con i limitatissimi mezzi a disposizione.

Invitato a salire sul battellino per raggiungere l'isola, pur non sapendo nuotare si rifiutava all'invito pur di restare con i suoi dipendenti ed esserli di conforto. — Dopo un'ora e mezzo di galleggiamento l'S.82 incominciava ad affondare decisamente, ed il Serg. Magg. Arm. AVENI riusciva con parole persuasive a far uscire dalla cabina dell'equipaggio il Capo equipaggio che voleva affondare col suo apparecchio.

Durante l'affondamento dell'apparecchio avvennero i primi annegamenti dei feriti più gravi e tutti si sono comportati in modo ammirevole. — Degni di particolare segnalazione oltre i due mitraglieri qui sopra citati, sono: l'aviere FERRERA Rocco che mancante delle due gambe, incitò i compagni ad avere coraggio e fede, dicendo che era fiero di sacrificarsi per la Sua Patria e che gli aiuti non avrebbero tardato ad arrivare. — Sostenuto per un periodo di tempo dall'Aviere Scelto FERIALE Mario, vista l'impossibilità di stare a galla tutte e due, riusciva dopo insistenti preghiere rimaste vane, ad approfittare di un momento di dissattenzione per svincolarsi dalla stretta del Ferialdi allontanandosi da solo lasciandosi affondare, dopo avere salutato ed incoraggiato i pochi compagni superstiti. — L'Aviere Scelto GORLERO che mancante di una gamba incitava fino all'ultimo i compagni superstiti, dicendo loro che dovevano

avere più fede e forza di lui duramente menomato — annegava dopo sforzi infruttuosi malgrado l'aiuto dei compagni ricordando la Patria, la Famiglia e l'amore all'Arma che apparteneva.

Un motopeschereccio il S. Giovanni parti dall'isola di Lampedusa dopo aver visto il combattimento aereo e riusciva a tirare in salvo gli uomini dell'equipaggio e nove appartenenti alla 239^a Squadriglia su 22 partiti. — Tutti hanno dimostrato calma e sprezzo del pericolo, ubbidendo ciecamente agli ordini del Capo drappello. —

Trasportatoli all'isola di Lampedusa, venivano prodigati ai superstiti feriti tutte le prime cure ed in seguito trasportati con Mas in Sicilia. —

Stralcio dalla relazione del 1° Av. Arm. Giovanni Pozzi, mitragliere del Serg. Pil. Luciano Cainero, relativo alla missione eseguita il 14 settembre 1941 sullo Ju 87 (5944) della 209^a Sq. del 97° Gr. Aut. B.a T.

... Siamo andati giù piano e progressivamente cercando di sfruttare il più possibile la distanza. A circa 300 metri di quota mi avverti (Nota: il pilota Serg. Cainero) di tenermi pronto e di avere già tolto il contatto. Fece un'atterraggio magnifico su un terreno molto accidentato (Nota: il Serg. Pil. Cainero era alla sua prima missione di guerra). Quando il velivolo terminò di rullare abbiamo constatato che era in perfetto ordine. Appena scesi dal velivolo, prima di tutto aprii i serbatoi della benzina e incominciai a scaricare le cose nostre che potevano servire nel deserto. Lui si muni della bussola, della pistola da segnalazione con le relative cartucce, della borraccia dell'acqua e del proprio tascapane-viveri e mi disse che andava a fare una ricognizione fino in cima ad una piccola collina alta una ventina di metri che si trovava proprio davanti a noi. Mi avverti che entro un paio di ore al massimo sarebbe stato di ritorno. Prima di allontanarsi mi disse che se lui da lontano mi faceva un razzo verde significava che dovevo incendiare subito il velivolo. Io intanto ho continuato a portare molto lontano dal velivolo tutte le nostre cose, compresa la mitragliatrice mobile posteriore con cinque caricatori. Attesi tre ore e non vedendolo ritornare incominciai a fare segnalazioni con i razzi e a sparare raffiche di mitraglia a terra per sollevare polvere, pensando che se si era perso nel deserto do-

veva vedere e ritornare. Continuai ad intervalli di un'ora a fare segnalazioni fino alle ore 18. — Eravamo il giorno 14 Settembre 1941. Verso le ore 18 un velivolo inglese, biplano con carrello fisso, mi sorvolò sui 2000 metri. Avendo individuato me e l'apparecchio si abbassò fino a 800 metri circa, fece un mezzo giro in virata sopra di me e poi se ne andò senza sparare. — Allora io temendo che il velivolo inglese andasse ad avvertire e facesse venire sul posto una pattuglia nemica (eravamo molto addentro in territorio inglese) presi un remo del battello, lo piantai a terra lontano dal velivolo e ci attaccai un pezzo di gomma sul quale, nella speranza che ritornasse, spiegavo al mio pilota il motivo perchè mi allontanavo e l'ora. Vicino al remo attaccato una coperta dove ci sistemavo metà dei viveri del battello, sigarette e fiammiferi. Ho trovato, dentro il battello, la bottiglietta di acqua piena solamente a metà. Ci sarà stato in tutto un quarto di litro di acqua. Questa fu tutta l'acqua che io ebbi in quattro giorni di deserto.

Poi non riuscendo ad incendiare il velivolo con i fiammiferi contro vento che lasciava cadere accesi dentro i serbatoi, fracassai con scariche di mitraglia, prima le tre ruote, poi tutti i comandi e manometri che si trovano nel posto di pilotaggio e sul cruscotto e poi scaricai altri tre caricatori completi nel motore. Dal motore si sprigionava qualche fiammella ed allora mi allontanai. Avevo già fatto qualche semplice calcolo sul sole che tramontava e basandomi un po' sulle stelle che spuntavano proprio allora mi misi in marcia in una direzione, che dove quando fui salvato, potei constatare che era quella giusta. Dopo un'ora di cammino vidi dietro di me il velivolo che bruciava molto bene con alte fiammate e poco dopo udii le cinque bombe, che ancora avevamo a bordo ad esplodere. Camminai sino alla mezzanotte circa, poi dormii sino alle quattro del mattino del giorno quindici. Ripresi a camminare tenendo sempre la stessa direzione. Circa alle ore nove vidi molto lontano, davanti ma, sulla mia sinistra, un velivolo a terra che riuscii ad individuare che era un Ju 87. Acqua era da molto che non ne avevo più, e dato che ero molto stanco mi diressi in quella direzione. Il velivolo che era il numero sei MM 5831 non era stato incendiato, ma oltre ad avere il ruotino di coda forato in seguito all'atterraggio sul terreno accidentato si vedeva che era stato messo molto frettolosamente in condizioni da non poter volare. Cercai

di sistemarmi il meglio possibile sotto il velivolo. Apersi i due paracadute e li stesi più aperti possibili a terra vicino al velivolo per venire meglio individuato. La sera del giorno sedici settembre alle ore 17,30 venivo individuato da tre velivoli tedeschi Ju 88. Fecero tre passaggi a volo radente sopra di me salutandomi e poi se ne andarono perché il terreno era troppo accidentato per tentare un atterraggio con quel tipo di velivolo. L'indomani 17 settembre, quarto giorno della mia permanenza nel deserto, su indicazione dei velivoli che mi avevano avvistato la sera precedente, atterrava alle ore 15,30 un velivolo tedesco Ju 52. Scese un tenente tedesco e il tenente pilota italiano Oberveggher. Mi trasportarono sull'apparecchio e partimmo immediatamente. Essendo io stato rinfrancato dall'acqua bevuta, il tenente Oberveggher tentò a

mezzo della carta geografica di avere da me i dati possibili per rintracciare gli altri velivoli. Date le condizioni fisiche che mi trovavo diedi le indicazioni che potevo. Difatti dopo circa quindici minuti di volo abbiamo fatto un atterraggio vicino ad altri due Ju 87; il tenente Oberveggher mi disse che eravamo ancora nelle linee nemiche. Dato che erano già stati abbandonati dagli equipaggi ripartimmo subito. Poco dopo abbiamo sorvolato il velivolo da me abbandonato ed abbiamo visto che era completamente distrutto dalle fiamme. Abbiamo potuto vedere anche il segnale che io avevo messo nell'eventualità che il mio pilota ritornasse. Trovandolo ancora nelle stesse condizioni da me lasciato. Ci dirigemmo verso Gasr Gambut, dove il tenente Oberveggher scese e pilotando il suo G.50 ci scortò sino a Derna.....

ELENCO NOMINATIVO DEL PERSONALE IN FORZA ALLE SQUADRIGLIE 238^a E 239^a DEL 97° GRUPPO B.a T.

Il foglio d'ordine della 3^a Divisione Aerea *Centauro* con cui si stabiliva la formazione del 97° Gr. Aut. B.a T. reca il n. 01410/A. Il diario storico del Gruppo aveva inizio il 20 novembre 1940.

Alla suddetta data il Gruppo era stanziato a Comiso: il personale che costituiva le due Squadriglie era il seguente:

238^a Squadriglia:

Cap. Domenico Sciaudone (Com.te Inter. Gr.)

Ten. Carlo Bertuzzi (Com.te Inter. Sq.)

S.Ten. Cesare Mammano

M.llo Cesare Grasso

Serg. Magg. Alfredo Ferrarese

Serg. Magg. Giuseppe Melandri

Serg. Magg. Enzo Flamini

Serg. Magg. Silvio Fiorentu

Serg. Magg. Mot. Romano Bonometti

1° Av. Mot. Luigi Di Cuonzo

1° Av. Mot. Dino Facondini

1° Av. Mot. Mario Foglia

1° Av. Mot. Mario Mazzetti

1° Av. Mot. Giovanni Sugaroni

Av. Sc. Mot. Giuseppe Alessandrini

Av. Sc. Mot. Felice Boni

Av. Sc. Mot. Enrico Brasile

Av. Sc. Mot. Antonio Ferrara

Av. Sc. Mot. Sebastiano Mandalà

Av. Sc. Mot. Giovanni Mangano

Av. Sc. Mot. Eugenio Monaco

Av. Sc. Mot. Gerardo Raschiatore

Av. Sc. Mot. Giuseppe Vasta

Av. Sc. Mot. Antonio Zummo

Av. All. Mot. Aldo Campomori

Av. All. Mot. Antonio Presentera

Av. All. Mot. Fortunato Trovò

Serg. Magg. Mont. Gennaro Polito

1° Av. Mont. Fernando Bevilacqua

1° Av. Mont. Giuseppe D'Agati

1° Av. Mont. Raffaele Dodaro

1° Av. Mont. Alberto Gozzi

1° Av. Mont. Romeo Grieco

1° Av. Mont. Pietro Salvi

1° Av. All. Mont. Salvatore Lufido

Av. Sc. All. Mont. Agostino Calderoni

Av. Sc. All. Mont. Carmelo Creti

Av. Sc. All. Mont. Vittorio Cusimano

Av. Sc. All. Mont. Giuseppe D'Alberto

Av. Sc. All. Mont. Rocco De Castris

Av. Sc. All. Mont. Antonio Giordano

Av. Sc. All. Mont. Salvatore Vetrano

Serg. Magg. Arm. Otello Berardi

1° Av. Arm. Salvatore Allata

1° Av. Arm. Stefano Bincelli

Av. Sc. Dionisio D'Aloia

Av. Sc. All. Arm. Antonio Falbo

Av. Sc. All. Arm. Carlo Mazzucchelli

Av. Sc. All. Arm. Salvatore Minardi

Av. Sc. All. Arm. Giordano Piccicuti

Av. Sc. All. Arm. Tullio Teconi

Av. All. Arm. Gennaro Conigli

Av. All. Arm. Oreste Viterbo

1° Av. El. Tommaso Radica

Av. Sc. El. Mario D'Avanzo

Av. Sc. El. Giuseppe Cornaggia

Av. Sc. El. Attilio Gaspani

Av. Sc. El. Giulio Ghisleni

1° Av. Marc. Domenico Miolli

1° Av. Marc. Zeno Garfagna

1° Av. Marc. Ignazio Ambrogio

Av. Sc. Marc. Cesare Di Vincenzo

Av. Sc. Gov. Pasquale Grieco

Av. Sc. Gov. Luigi Monteverde

Av. Sc. Gov. Luvio Manis

Av. Albino Angioni

Av. Pietro Barba

Av. Filippo Baris

Av. Ignazio Bertino

Av. Calogero Burgio

Av. Nunzio Carella

Av. Adelico Carnio

Av. Crocefisso Cavalieri
 Av. Mario Chiappini
 Av. Emanuele Ciaccio
 Av. Virgilio Comizzoli
 Av. Raimondo Congiu
 Av. Giovanni De Nigris
 Av. Ercole Di Giacomo
 Av. Pietro Foroni
 Av. Angelo Geloso
 Av. Vincenzo Gioffredi
 Av. Salvatore Guastella
 Av. Fiorenzo Lo Cicero
 Av. Antonio Loru
 Av. Tommaso Maggiore
 Av. Luigi Mela
 Av. Angelo Mulas
 Av. Ciro Lodovici
 Av. Giuseppe Pantaleone
 Av. Raffaele Puglisi
 Av. Agostino Piras
 Av. Antioco Pruneddu
 Av. Carlo Puzio
 Av. Carlo Puzio
 Av. Guido Raffo
 Av. Pasquale Salaris
 Av. Efisio Saporiti
 Av. Nunzio Tidona
 Av. Bartolomeo Zentini
 Av. Michele Zoncu

239ª Squadriglia:

Ten. Giuseppe Cenni (Com.te di Sq.)
 S.Ten. Luigi De Regis
 S.Ten. Carlo Seganti
 M.llo Armando Ferrari
 Serg. Vittorio Bragadin
 M.llo Mont. Ettore Giannetti
 Serg. Magg. Mot. Fernando Innocenzi
 Serg. Magg. Mot. Mario Salussolia
 Serg. Arm. Giovanni Aveni
 1º Av. Mot. Giovanni Falasco
 1º Av. Mot. Gaetano Musolino
 1º Av. Mot. Abramo Franceschini
 1º Av. Mot. Gaetano Scarponi
 1º Av. Mot. Antonio Sterbini
 1º Av. Mont. Giovanni Salemmè
 1º Av. Mont. Giuseppe Sciarillo
 1º Av. Mont. Franco Bongiorno

1º Av. Mont. Ruggero Pittini
 1º Av. Mont. Attilio Fasolini
 1º Av. R.T. Stefano Greco
 1º Av. R.T. Guarrino Larese
 1º Av. R.T. Salvatore Mascali
 1º Av. Arm. Mario Martini
 1º Av. Arm. Carlo Carpanese
 1º Av. Fot. Giorgio Busseti
 1º Av. El. Dino Bartocci
 1º Av. El. Sesto Faè
 Av. Sc. Mot. Pietro Barozza
 Av. Sc. Mot. Gregorio Trovacci
 Av. Sc. Mot. Mario Ferialdi
 Av. Sc. Mot. Giacomo Lo Giudice
 Av. Sc. Mot. Giuseppe Tempo
 Av. Sc. Mot. Alberto Boscolo
 Av. Sc. Mot. Pietro Tolot
 Av. Sc. Mot. Martino Chifaro
 Av. Sc. Mot. Gaspare Giannola
 Av. Sc. Mont. Eugenio Salabene
 Av. Sc. Mont. Nilo Corti
 Av. Sc. Mont. Antonio Vella
 Av. Sc. Mont. Antonio Sagona
 Av. Sc. Mont. Giuseppe D'Eramo
 Av. Sc. Mont. Vito Parrino
 Av. Sc. Mont. Angelo Valenza
 Av. Sc. Mont. Giulio Massaro
 Av. Sc. Arm. Anselmo Moretti
 Av. Sc. Arm. Umberto Sorci
 Av. Sc. Arm. Rosildo Ciacci
 Av. Sc. Arm. Lindo Rossetti
 Av. Sc. All. Arm. Ferruccio Ribaudò
 Av. Sc. All. Arm. Pietro Golinelli
 Av. Sc. All. Arm. Albino Scarpella
 Av. Sc. El. Giosuè Belmonte
 Av. Sc. El. Giuseppe Morlacchi
 Av. Gov. Ernesto Moloni
 Av. Gov. Giovanni Toccafiori
 Av. Gov. Giuseppe Catalano
 Av. Gov. Silverio Fenù
 Av. Gov. Emanuele Cicero
 Av. Gov. Rocco Ferrea
 Av. Gov. Michele Zappu
 Av. Gov. Antonio Cocco
 Av. Gov. Ignazio Trovato
 Av. Gov. Giuseppe Antolina
 Av. Gov. Vincenzo Lupo
 Av. Gov. Giorgio Ingallinera
 Av. Gov. Francesco Parisi
 Av. Gov. Salvatore Ravalli

Av. Gov. Davide Berruti
 Av. Gov. Sergio Gorleo
 Av. Gov. Nicola Seri
 Av. Gov. Sante Vissane
 Av. Gov. Mario Moffa
 Av. Gov. Severino Casario
 Av. Gov. Sebastiano Deias
 Av. Gov. Angelo Mattutino
 Av. Gov. Salvatore Secchi
 Av. Gov. Costantino Masala
 Av. Gov. Carmelo Ladduca
 Av. Gov. Antonio Zocco
 Av. Gov. Giuseppe Angioni
 Av. Gov. Giuseppe Stracquadaino
 Av. Gov. Luigi Serra
 Av. Gov. Pietro Soddu
 Av. Gov. Renzo Oliva
 Av. Gov. Giuseppe Dierno
 Av. Gov. Calogero Alaino
 Av. Gov. Giuseppe Bonu

Comandante del 97° Gruppo Aut. Bombardamento a Tuffo:

Ten. Col. Pilota Antonio Moscatelli.

Situazione del personale in forza al Gruppo:

Piloti n. 13
 Specialisti n. 100
 Governo n. 74

Situazione e tipo degli apparecchi in dotazione:
 n. 14 Junkers Ju 87:

Il Gruppo era al momento sprovvisto di apparecchi da trasporto.

Basi operative del 97° Gr. B.a T.

Comiso: novembre 1940-dicembre 1940;
Lecce-Galatina: dicembre 1940-luglio 1941;
Bengasi: luglio 1941-ottobre 1941;

Caratteristiche di volo, prestazioni e pesi desunti dalla scheda tecnica redatta dalla Regia Aeronautica per il velivolo di prima linea del 97° Gr. B.a T.

Aeroplano Junkers Ju 87: caratteristiche di serie: (tra parentesi i dati relativi al tipo R-2 a grande autonomia).

Descrizione del tipo B-2: Monoplano ad ala bassa a sbalzo — biposto da bombardamento in picchiata — costruzione metallica - carrello fisso carenato — ipersostentatori. (Idem per il mod. R-2).

Motore Jumo 211 D da 950 cv. a 5400 m. a 2300 giri/min.:

velocità massima km. 350 a 5200m.

velocità di crociera km./h. 285 a 4000 m. (275);

autonomia km. 500 (1770);

tangenza pratica m. 8200;

peso a vuoto kg. 3205;

carico utile kg. 1185;

apertura alare m. 13,80;

lunghezza m. 11;

altezza m. 4,23;

armamento di lancio: n. 3 mitragliatrici cal. mm. 7,9 di cui due fisse con 500 colpi per arma e una mobile posteriore con 900 colpi;

armamento di caduta: n. 1 bomba da kg. 250 e 4 da kg. 50, oppure 1 da 500, oppure 1 da 1000 (solo ventrali);

carichi esterni vari: nel tipo R-2 n. 2 serbatoi subalari per kg. 450 tot. di benzina.

Attività bellica dei bombardieri a tuffo citata nei bollettini di guerra durante la Campagna Balcanica (riferimenti al 97° Gr. B.a T. ed a Reparti simili):

n. 190 - 14 dicembre 1940: La nostra aviazione, con ondate successive di bombardieri e picchiatelli, ha efficacemente colpito concentramenti di truppe e colonne in marcia;

n. 191 - 15 dicembre 1940: Nostri picchiatelli hanno interrotto nodi stradali, bombardato e mitragliato truppe nemiche;

- n. 196 - 20 dicembre 1940: I nostri velivoli picchiatielli hanno attaccato, affondandolo un piroscafo: bombardato e mitragliato concentramenti, automezzi e salmerie;
- n. 197 - 21 dicembre 1940: Formazioni di bombardieri, picchiatielli e cacciatori hanno colpito concentramenti di truppe, nodi stradali e opere militari su tutto il settore interessante le azioni in corso;
- n. 207 - 31 dicembre 1940: Numerose formazioni da bombardamento e di picchiatielli hanno con continuità battuto apprestamenti militari, ponti e strade;
- n. 208 - 1° gennaio 1941: Formazioni di caccia e di picchiatielli hanno cooperato con le forze di terra: sono stati mitragliati e bombardati concentramenti di truppe e autocolonne di rifornimento;
- n. 216 - 9 gennaio 1941: ... batterie e ponti sono stati attaccati dai picchiatielli;
- n. 229 - 22 gennaio 1941: Numerose formazioni da bombardamento e di picchiatielli hanno con massima intensità battuto apprestamenti militari, strade e ponti, postazioni di artiglieri contraerea;
- n. 302 - 5 aprile 1941: Nella rada di Corfù, altre nostre unità aeree hanno colpito con bombardamento in picchiata navi alla fonda. Sono stati affondati due piroscafi, uno da 8000 e uno da 3000 tonnellate, ed è stato gravemente danneggiato altro naviglio minore;
- n. 303 - 6 aprile 1941: Nostre formazioni aeree hanno attaccato in picchiata e mitragliato apprestamenti difensivi e truppe nemiche;
- n. 313 - 16 aprile 1941: Un nostro velivolo da bombardamento in picchiata non ha fatto ritorno alla base;
- n. 318 - 20 aprile 1941: Numerose unità aeree da caccia, da bombardamento e da attacco in picchiata, per un totale di 450 velivoli, hanno compiuto intense, continue azioni contro l'esercito greco in ritirata;
- n. 320 - 22 aprile 1941: L'aeronautica, con oltre 400 velivoli da caccia, da bombardamento e d'attacco in picchiata, ha proseguito ininterrottamente a martellare l'esercito greco in ritirata.

N. B. — Numerose altre missioni del 97° Gr. sono state citate nei bollettini di guerra senza però che risultasse specificata la specialità del tiro in picchiata, ma comparendo come genericamente eseguite da reparti da bombardamento.

Formazione delle pattuglie di volo per l'azione del 14 settembre 1941 eseguita dalla 209^a Sq. del 97° Gr. Aut. B.a T.

- 3) Cap. Romanese
Av. Sc. Boerci
- 5) M.llo Giunta
1° Av. Falsco
- 7) Ten. Crivellini
Av. Sc. Longo
- 1) Cap. Zanazzo
Av. Fot. Mazzucchella
- 9) Serg. Magg. Brambilla
1° Av. Rubini
- 15) Ten. Domizioli
1° Av. Carpanese
- 18) Serg. Bartolomasi
Av. Sc. Penzo
- 12) Ten. Quarantelli
1° Av. Tacconi
- 14) Serg. Ponti
Av. Sc. Genghini
- 16) Serg. Cainero
1° Av. Pozzi
- 6) Serg. Pivetti
1° Av. Calore
- 8) S.Ten. Palamidessi
1° Av. Rossano
- 11) S.Ten. Ragonese
Av. Sc. Borghi

INDICE

<i>Prefazione</i>	5
Inizia l'attività	7
Breve ciclo operativo contro la flotta britannica in Mediterraneo	8
Inizia la Campagna sul fronte Greco-Albanese	10
Campagna-lampo sul territorio Jugoslavo	32
Il Reparto si trasferisce nello scacchiere nord-africano	41

ALLEGATI

Appunti sulle missioni sul fronte balcanico della 239 ^a Sq.	57
Mimetizzazioni e distintivi degli Stuka del 97° Gr. B. a T.	58
Cenni sulle missioni della 239 ^a Sq. sul fronte libico	59
Cenni sulle missioni della 209 ^a Sq. sul fronte libico	62
Relazione sull'abbattimento del velivolo S.82 della 609 ^a Sq.-SAS che trasportava personale della 239 ^a Sq. B. a T.	66
Relazione del 1° Av. G. Pozzi sulla sfortunata missione della 209 ^a Sq. B. a T. (14-9-1941)	67
Elenco nominativo del personale in forza alle Sq. 238 ^a e 239 ^a (97° Gr. B. a T.)	69
Varie su attività; basi; comandanti di Sq. e missioni del 97° Gr. B. a T.; caratteristiche velivolo Ju 87 B-2/R-2; bollettini di guerra relativi a missioni B. a T.; nominativi equipaggi missione della 209 ^a Sq. B. a T. del 14-9-1941.	71